



3 1761 11849571 2

Annual Report 1989



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761118495712>

Canada



National
Transportation
Agency of Canada

Office national
des transports
du Canada

Government
Publications

CA1
TA 87
-A56

Annual Report 1989



Annual Report of the National Transportation Agency of Canada 1989

Edith Wilson

Annual Report
of the
National
Transportation
Agency of Canada
1989

© Minister of Supply and Services Canada 1990
Catalogue No. TW1-1/1989
ISBN 0-662-57149-5

Printed in Canada



The Honourable Doug Lewis, P.C., F.C.A., Q.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the second annual report of the National Transportation Agency of Canada, made pursuant to section 66 of the *National Transportation Act, 1987*, for the calendar year ended December 31, 1989.

Sincerely,

A handwritten signature in cursive script that reads "Erik Nielsen".

Erik Nielsen

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

"... a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions ..."

Subsection 3(1), *National Transportation Act, 1987*

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

CHAIRMAN

The Honourable Erik Nielsen

VICE-CHAIRMAN

Micheline Beaudry

MEMBERS

Craig S. Dickson
Ed O'Brien

Nicolle Forget
Keith Penner

Marcel Lambert*
Kenneth Ritter

Jim D. Mutch
Ed Weinberg

PRINCIPAL OFFICERS

The Honourable Erik Nielsen,
Chief Executive Officer

Keith Thompson,
Executive Director

Suzanne Clément,
Secretary

Amelita Armit,
Director General,
Dispute Resolution Branch

Gavin Currie,
Director General,
Market Entry and Analysis Branch

Mike Parry,
Director General,
Transportation Subsidies Branch

André Poulin,
Director General,
Human Resources Branch

Doug Rimmer,
Director General,
Corporate Management and Regional Operations Branch

Marie-Paule Scott,
General Counsel,
Legal Services Branch

* Temporary Member

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	1
MEMBERS	11
SECRETARIAT	15
DISPUTE RESOLUTION BRANCH	17
MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH	23
RAILWAY/PIPELINE INVESTIGATIONS DIRECTORATE	31
TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH	39
INTERNAL SERVICES	
• Legal Services Branch	53
• Corporate Management and Regional Operations Branch	61
• Human Resources Branch	69



INTRODUCTION

This is the second annual report of the National Transportation Agency of Canada. The Agency assumed responsibility for the federal regulation of Canadian transportation on January 1, 1988. It was established under the *National Transportation Act, 1987* and replaces the Canadian Transport Commission which had regulated transportation in Canada since 1967.

The new transportation legislation is based on the premise that less government interference encourages innovation and enterprise. Transportation is now oriented towards a more competitive market-place. Economic regulation has been reduced; in establishing the new regulatory body, there is a new emphasis on problem-solving services and protecting the public interest.

OBJECTIVE

The ultimate goal of all NTA activities is to support the implementation of the national transportation policy through the economic regulation of carriers and modes of transportation that come under federal jurisdiction, and through the investigation of railway/pipeline accidents.

STRUCTURE

The Agency has been shaped to take its place in the new regulatory environment. It is structured along functional lines emphasizing new multi-modal and market-oriented objectives.

Members

The Act provides for the appointment by the Governor in Council of a Chairman, a Vice Chairman, and up to seven other full-time Members. Up to six additional members may be temporarily appointed.

The Chairman is the Chief Executive Officer responsible for controlling the work of both members and staff.

The Members are responsible for all Agency decisions.

Staff

Agency Members receive advice and support from the staff of the NTA. Reporting to the Chairman is the Executive Director who, as chief operating officer, is responsible for the administration of the NTA and its staff.

Branches

The NTA has six branches and a Secretariat:

- The **Market Entry and Analysis Branch** is responsible for the licensing of Canadian and foreign air carriers operating in Canada, the licensing of Canadian air carriers operating internationally, the licensing of northern marine resupply services, the issuance of rail certificates of fitness or public convenience and necessity, and the assessment of waivers with respect to the coasting trade. This Branch also monitors the economic impact of regulatory reform and participates in the negotiation of international air agreements. Regional Enforcement Officers responsible for the enforcement of NTA regulations and licence conditions are located in Vancouver, Whitehorse, Thunder Bay, Toronto, Montreal and Moncton.
- The **Dispute Resolution Branch** provides services to assist in the resolution of rates and service disputes between carriers and shippers/travellers in all modes of transportation under the Agency's jurisdiction including formal and informal investigations, rail competitive access provisions (competitive line rates and interswitching), mediation, and final offer arbitration. Other areas of responsibility are the rail infrastructure program, acquisitions and mergers involving Canadian transportation undertakings, pilotage tariffs, regulation of international air tariffs, regulation of northern marine tariffs, administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, and the regulation of transportation facilities, equipment and services provided to travellers with disabilities in Canada.
- The **Transportation Subsidies Branch** is responsible for the administration of subsidy and related rate-setting programs that determine appropriate compensation for various services provided by eligible transportation companies. It also evaluates proposals from railways to rationalize their network, and monitors rail investment for western grain transportation.
- The **Legal Services Branch** is responsible for providing legal advice to the Members and staff of the NTA. It also acts as legal representative for the NTA at meetings, conferences, public hearings, inquiries and, when required, at judicial proceedings in the Federal and Supreme Courts.
- The **Corporate Management and Regional Operations Branch** is responsible for the design and operation of the Agency's management processes and related information systems; the management of the Railway/Pipeline Investigations Directorate*; the provision of comprehensive services in support of Agency programs in the areas of informatics, records management, finance, administration, internal audit and communications. It is also responsible for the coordination of the programs administered by the regional offices, and for their functions and responsibilities.
- The **Human Resources Branch** is responsible for developing and implementing personnel administration and official languages policies, systems and programs that will assist the NTA in the attainment of its objectives under the *National Transportation Act, 1987*. It also ensures that the management of human resources is in accordance with policies established by the central agencies.
- The **Secretariat** is responsible for recording NTA decisions and orders, editing, reviewing, producing and issuing decisions, orders, reports and notices, drafting and processing regulations in accordance with government policy. It also plans Agency meetings, maintains parliamentary liaison, administers public hearings and inquiries, coordinates all translation services as well as ministerial and executive correspondence.

* Note: The 1989 activities of the Railway/Pipeline Investigations Directorate are reported in a separate chapter. This Directorate reports administratively to the Director General, Corporate Management and Regional Operations Branch. However, it has been established as an autonomous investigative unit in anticipation of proclamation of enabling legislation to create the new Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board and its eventual transfer to that body.

HIGHLIGHTS OF 1989

First Annual Review of New Transportation Legislation

The Agency's first annual review of transportation, carried out in compliance with section 267 of the *NTA*, 1987, was tabled in Parliament in June. The review, based on government and industry data and a comprehensive survey program, concluded that the first year of regulatory reform had a positive impact on the transportation industry's performance and potential.

Relocation of Rail Line in Edmonton

In July, the Agency granted CN authority to relocate a portion of its trackage in Edmonton, Alberta in order to release company lands to the province for construction of a post-secondary institution in the downtown core. The Agency decision followed an inquiry by the Western Regional Office which considered both written submissions and presentations made at a May 31st meeting in Edmonton.

Federal Court Decision on Competitive Line Rate

In October, the Federal Court dismissed CP's appeal of an Agency decision which established a competitive line rate for the transportation of methanol from Medicine Hat, Alberta to the U.S. border. In December, CP applied to the Supreme Court of Canada for leave to appeal the Federal Court decision.

Costs of Transporting Western Grain

In November, the Agency ruled that it will take into account known and measurable railway productivity gains in determining base year costs under the *Western Grain Transportation Act*. The Act requires the Agency to develop base year costs every four years. During consultations held as part of the four-year review currently under way, the Agency's jurisdiction to consider these non-recurring costs became an issue. In August, the Agency held a public hearing in Hull, Quebec to give interested parties the opportunity to express their views on the appropriate cost elements the Agency should consider, with respect to productivity and other cost savings, when calculating the base year costs.

The two railways involved, Canadian National and Canadian Pacific, appealed the decision to the Federal Court.

Rejection of Proposed Railway Transfer

In December, the Agency rejected Algoma Central Railway's second application to transfer its Rail Division to a separate, wholly-owned company. The Agency determined that the proposed transfer agreement would not be in the public interest. Although some advantages could accrue to Algoma Central Railway through the transfer, the Agency determined that railway employees, users of railway services and the Algoma region would not benefit. Moreover, the Agency identified serious adverse consequences of the proposed transfer which would far outweigh any possible benefits to Algoma Central Railway.

Acquisition of Wardair

The Agency reviewed the proposed acquisition of Wardair Inc. by PWA Corporation and determined that it was not contrary to the public interest. The Agency considered that disallowing the proposed acquisition might have precipitated Wardair's financial failure and would not be in the interests of the travelling public or Wardair's employees. This factor was considered to outweigh any lessening of competition resulting from the acquisition.

Canadian Ownership - Air Carrier Industry

Early December, the Agency cancelled Minerve Canada's licence, effective December 31, 1989, because the carrier was controlled in fact by Minerve S.A., an air carrier based in France. Later in the month, the Agency granted Minerve Canada's request for a 90-day stay to give the carrier time to comply with the Act's licence requirements. However, the Agency ordered that the licence remain suspended until the carrier satisfied all the Act's conditions. Legislative provisions pertaining to Canadian ownership and control are vital to the maintenance of a strong Canadian air carrier industry.

Rail Rationalization

In 1989, the Agency made decisions on 5.1 per cent of CN's network and five per cent of CP's. CN was allowed to abandon four per cent of their network during 1989 and the remaining one per cent during

1990 (with 0.1 per cent ordered retained). CP was allowed to abandon 3.5 per cent of their network during 1989 and the remaining 1.5 per cent in 1990 (no mileage was ordered retained). The *National Transportation Act, 1987* limits rail line abandonments in each year to a maximum of four per cent of a railway's total rail network.

Public hearings, allowing interested parties the opportunity to have their views considered on proposed abandonments, were held as follows:

Place	Date	Proposed Abandonment
Bridgetown, N.S.	April 5-6	140 miles of CP trackage in Nova Scotia
Charlottetown, Summerside, P.E.I.	April 24-27	seven CN branch lines in Prince Edward Island (173.16 miles) and one line in PEI and New Brunswick (97.24 miles)
Bridgewater, N.S.	July 18-22	77.02 miles in Nova Scotia
Chibougamau, Rouyn-Noranda, Val d'Or, Que.	Feb. 28 to March 2 June 12-15	97.34 miles of CN trackage in Quebec

Rail Subsidy Payments

In 1989, the Agency paid \$711.1 million to support Canada's rail network. Funds were allocated as follows:

- \$568.3 million in assistance lowered Western grain transportation costs for Canadian producers;
- \$22.3 million was paid for losses incurred on branch lines operated by the railways as an imposed public duty;
- \$33.8 million subsidized the transportation of eastern movements of grain and flour for export;
- \$6.0 million was paid for losses incurred by non-VIA passenger train services; and
- \$80.7 million was paid under the Atlantic Region Freight Assistance Programs.

1989-90 Rate Scale

During the spring of 1989, the annual rate scale for the movement of western grain by rail for crop year 1989/90 was issued. This rate scale is in effect from August 1, 1989 to July 31, 1990. The annual rate scale establishes the rail rate paid by Canadian

producers, as well as the level of assistance paid by the Government of Canada.

Investigations of Railway Accidents

In 1989, of the 1,294 accidents and incidents reported, staff of the Railway/Pipeline Investigations Directorate investigated 804 railway accidents and incidents, and conducted 68 formal investigations under section 229 of the *Railway Act*.

Investigation of VIA Pricing Policy

The Agency conducted an inquiry into VIA's pricing policy and its impact on competition among other modes of transportation. As a result of new government initiatives concerning VIA, the inquiry was terminated.

Liability Regulations

The Agency is developing carrier liability regulations for use in situations where shippers and carriers do not agree on liability. The regulations will replace General Order T-5 which prescribed terms and conditions of carriage as well as limitations on carrier liability.

Interswitching Decision - Celgar

During the year, the Agency considered an application by Celgar Ltd. to have its plant at Kraft, British Columbia deemed to be within the 30 km interswitching limit of an interchange between CP and the Burlington Northern Railroad at Nelson, British Columbia. The Agency determined that there is no physical connection between the trackage of the two carriers at Nelson and subsequently denied Celgar's application.

Regulations - Transportation of Travellers with Disabilities

The Agency is developing regulations to facilitate the transportation of persons with disabilities including provisions for people assisting them.

Cost Apportionment for Grade Separations

Agency staff completed a review of regulations concerning cost apportionment for highway/railway grade separation, which had not been substantially updated for some time. Draft guidelines were circulated to over 800 interested parties for comment.

Computer Reservation Systems

The Minister of Transport asked the Agency to participate on a task force which will develop the policy governing the conduct of the air carrier computer reservations systems in Canada. Once the policy is developed, the Agency will be responsible for drafting the regulations, and their eventual administration.

Electronic Tariff Filing

The Agency's computers were linked to a tariff publishing company's database located in Washington, D.C. in preparation for a trial period during which the Agency will evaluate the elimination of some filed paper tariffs for international air travel.

Airline Co-operative Arrangements

Scheduled international airlines have various alternative mechanisms to respond to market demand and to maintain an economically viable air service. In 1989, block space arrangements between two airlines, licensed to operate services between their home countries, proved to be a popular mechanism. Under such arrangements, a portion of the seats on one airline's aircraft are reserved for sale by the other airline as its own service. The Agency, in approving such arrangements, has attached a number of conditions to ensure that the consumer is fully aware of which airline is operating the flight and is responsible for travel in the commercial sense.

International Activities

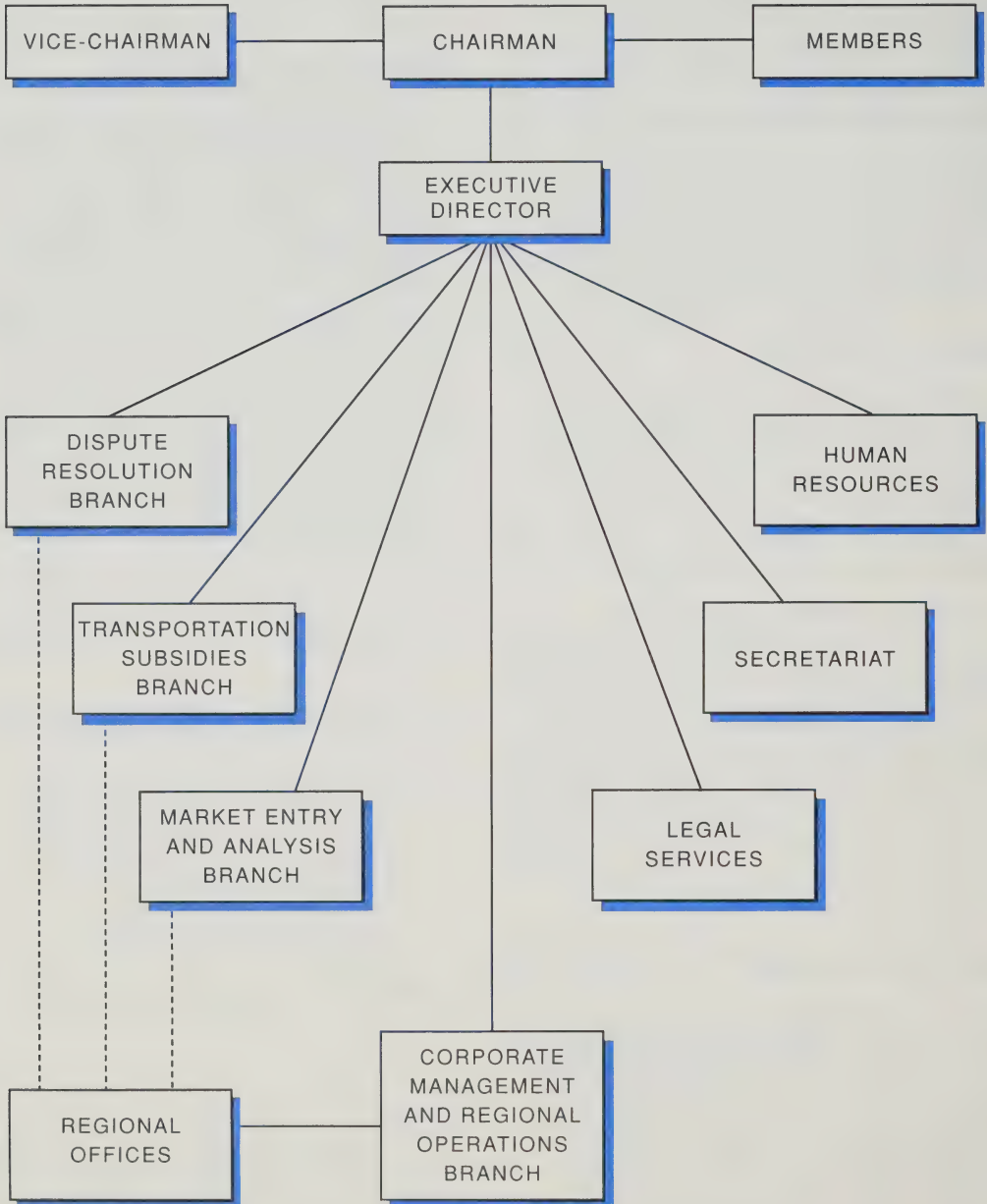
The Agency acts in international economic regulatory matters as the "aeronautical authority" for Canada, and is actively involved in bilateral air negotiations. The highlight of its international activities in air transport matters was participation at the 27th Session of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in Montreal. ICAO is the only United Nations agency based in Canada. The activity of NTA staff of the Canadian delegation to the Assembly focused on the Economic Commission; staff also contributed to the

Commission's work in such matters as computer reservations systems, data bank of bilateral air agreements, increased effectiveness and usefulness of ICAO economic research and studies, and trade in air transport services.

ORGANIZATIONAL HIGHLIGHTS

- In March, the Agency announced that regional offices would be established throughout Canada. In addition to the offices in Atlantic Canada (Moncton) and Western Canada (Saskatoon), established in 1988, the Agency decided to establish offices in the North (Whitehorse), the Pacific (Vancouver), Ontario (Thunder Bay) and Quebec (Montreal).
- In April, Kenneth Raphael Ritter was nominated by the Governor in Council as an Agency Member.
- In June, the Agency announced the assignment of Members who will reside in the Quebec, Ontario and Western Regional Offices. They were Nicole Forget, Quebec Office; Keith Penner, Ontario Office; Kenneth Ritter, Western Office. Craig S. Dickson has served as the resident Member for the Atlantic Office since the office was established in 1988.

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA ORGANIZATION



NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

FUNCTIONS

DISPUTE RESOLUTION BRANCH

- Mediation and Dispute Prevention
- Final Offer Arbitration
- Rail Competitive Access
 - Interswitching
 - Competitive Line Rates
 - Connections and Running Rights
- Rail Contracts, Agreed Charges and Tariff Notices
- Rail Infrastructure Program
- Rate and Service Complaints and Investigations
 - Rail
 - Air and Water
- Mergers and Acquisitions
- Administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* and Northern Marine Resupply Tariffs
- International Air Tariffs
- Transportation Services for Disabled Persons

LEGAL SERVICES

- Legal Advice
- Represents Agency at hearings and before the Courts

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH

- Western Grain Rates and Payments
- Eastern Rates Payments
- Rail Rationalization
- Western Grain Investment Monitoring
- Branch Line and Passenger Train Service Payments
- CN and CP Charges to VIA
- Canola Rates
- Station Removals

CORPORATE MANAGEMENT AND REGIONAL OPERATIONS

- Internal Management Services
- Regional Operations
- Railway/Pipeline Investigations

SECRETARIAT

- Recording and Issuing Agency Decisions and Orders
- Drafting and Processing Regulations
- Public Hearings

MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH

LICENSING

- Domestic Air Operations
- International Air Operations
- Northern Marine Resupply Services
- Temporary Entry Waivers, Coasting Trade, Customs Regulations and *Energy Supplies Emergency Act*
- Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity
- Notices of Agreements to Convey Lines of Railway

- Commodity Pipelines

MONITORING AND ANALYSIS

- Annual Reviews
- Specific Requests

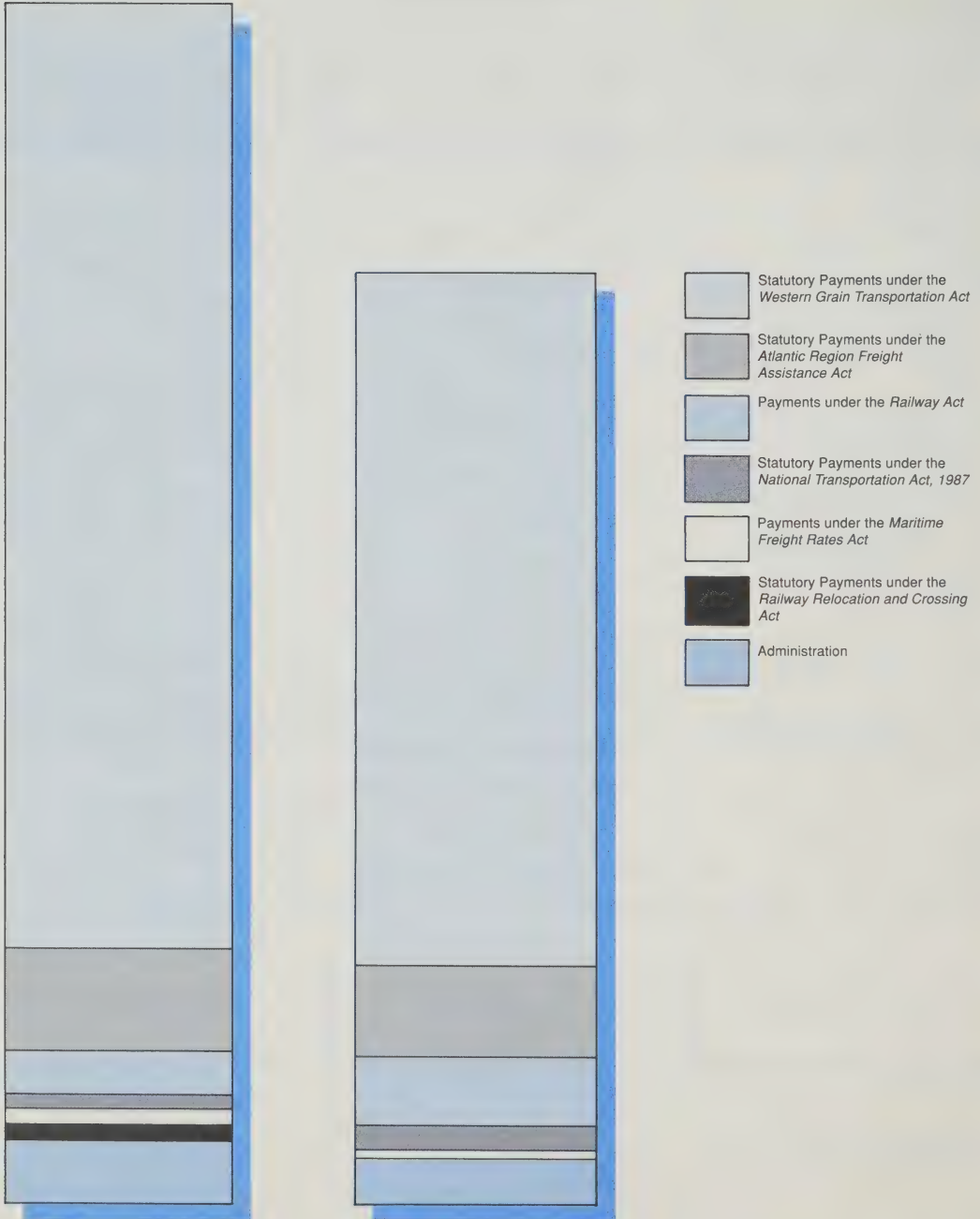
ENFORCEMENT

INTERNATIONAL AIR AGREEMENTS

HUMAN RESOURCES

- Human Resource Policies and Practices
- Official Languages

COMPARISON OF ESTIMATES



BUDGETARY EXPENDITURES

PROGRAM	Percentage of 1989 Expenditures	1988 (000's)	1989 (000's)	Increase (Decrease)
Statutory Payments under the <i>Western Grain Transportation Act</i>	74.1%	\$777,124	\$568,271	⁽²⁾ (\$208,853)
Statutory Payments under the <i>Atlantic Region Freight Assistance Act</i>	9.7%	\$83,429	\$74,698	(\$8,731)
Payments under the <i>Railway Act</i>	7.5%	\$38,506	\$57,314	\$18,808
Statutory Payments under the <i>National Transportation Act 1987</i>	2.9%	\$13,271	\$22,441	\$9,170
Payments under the <i>Maritime Freight Rates Act</i>	0.8%	\$13,136	\$5,955	(\$7,181)
Statutory Payments under the <i>Railway Relocation and Crossing Act</i>	0.0%	\$13,341	\$75	(\$13,266)
Administration	⁽¹⁾ 5.0%	\$43,510	\$37,961	(\$5,549)
Total	100%	\$982,317	\$766,715	(\$215,602)

(1) 3.9% Salaries and wages, 1.1% Other

(2) The difference in these payments is due to the reduced tonnage of grain shipped in 1989



Members of the National Transportation Agency of Canada

CHAIRMAN: Honourable Erik Nielsen, P.C., D.F.C., Q.C., LL.B.

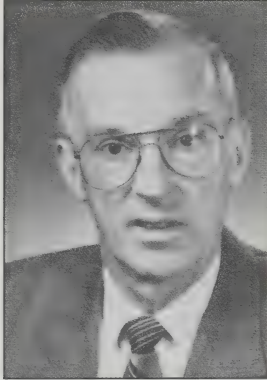


Mr. Nielsen, a graduate of Dalhousie University with a Bachelor's degree in Law, started a law practice in Yukon in 1952. He was elected to the House of Commons in 1957, and served the Government of Canada in various capacities including Deputy Prime Minister and President of the Privy Council, Minister of Public Works, Minister of National Defence and Leader of the Opposition. He resigned as the Member of Parliament for Yukon in January 1987 prior to his appointment as President of the Canadian Transport Commission. Mr. Nielsen is a veteran of the second world war. He has been a qualified pilot for 47 years and holds a commercial pilot's licence.

VICE-CHAIRMAN: Micheline Beaudry



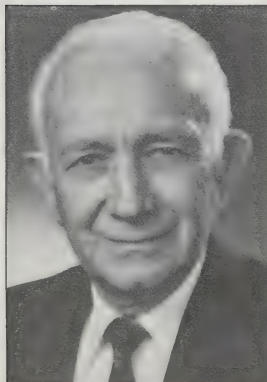
Mrs. Beaudry has over 25 years of industrial and consulting experience in the energy and transportation sectors, with public companies and regulated industries both in Canada and abroad. In the course of her career, she has worked for Hydro-Québec, Metropolitan Gas, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon and Québecair, as Assistant to the President. Prior to being appointed to the NTA, Mrs. Beaudry was Vice President with Econosult-Lavalin. She holds a Bachelor's degree in Commerce and an MBA from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal, where she also taught marketing research earlier in her career.

MEMBERS:

Mr. Craig S. Dickson brings to the Agency his knowledge and experience in the Atlantic provinces having served for 34 years with the Atlantic Provinces Transportation Commission, the last 26 years as its General Manager. In that position Mr. Dickson was active in a number of professional and trade organizations and was President of the Canadian Transportation Research Forum for 1987-1988. He has served as a director of the Canadian Shippers Council, and was a member of the Transportation Committee of the Canadian Chamber of Commerce, the New Brunswick Trade Development Board, the Chartered Institute of Transport, and the Maritime Regional Advisory Council. He is also a past national chairman of National Transportation Week. Mr. Dickson is the resident Member for the Atlantic Regional Office located in Moncton.



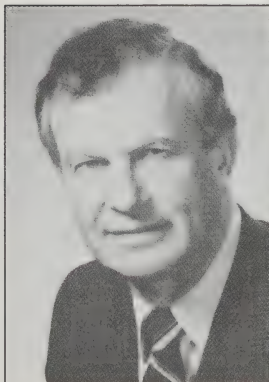
Mrs. Nicole Forget held a number of management positions prior to her career as a lawyer and her nomination to the Vice-Presidency of the Conseil des services essentiels au Québec. A founding member and Secretary of the Fédération des femmes du Québec, Mrs. Forget was President of the Association des consommateurs du Québec and Chairman of the Board of Nouveler Inc., a holding company in the development of new sources of energy. Mrs. Forget has been a member of many boards of directors, including the Economic Council of Canada and the Conseil d'administration d'Hydro-Québec. She has a Bachelor's degree in Commerce from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal and a law degree from the same university. She is a member of the Barreau du Québec and of the Corporation des Conseillers en relations industrielles. Mrs. Forget is the resident Member for the Quebec Regional Office located in Montreal.



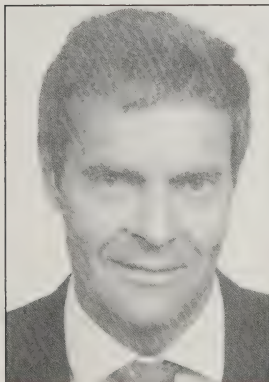
Mr. James D. Mutch was Senior Director, Industry Relations, with Canadian Airlines International. He held a number of senior positions with CAI (formerly Canadian Pacific Airlines) including Senior Director, Sales Development and Corporate Liaison; Director, Western Region; and Manager - Edmonton and northern Alberta, Hong Kong and South East Asia, southern California and southwest U.S.A., and Hawaii. Prior to that he held management positions in Victoria, Vancouver and other areas of western Canada. Mr. Mutch is a member of the Quarter Century Aviation Club of Vancouver and Edmonton, and an honorary member and past director of the Northern Air Transport Association. A former bush pilot, Mr. Mutch has over 40 years domestic, international and transborder experience in the aviation industry; he holds a pilot's licence.



Mr. Edmund J. O'Brien was Director of Transportation for the Province of Newfoundland and Labrador between 1973 and 1987, during which time he was a member of the federal Minister of Transport's task force on program review. Prior to that he held a number of senior positions in government and private industry, including Executive Officer-Director of Administration of the International Development Research Centre; Executive Vice-President, General Manager and Director of Québecair, and Chief Economic Analyst (International) of Canadair Limited. Prior to becoming a Member of the NTA he served as Secretary of the Canadian Transportation Research Forum.



Mr. Keith Penner brings to the Agency his knowledge and experience in the north. As the Member of Parliament for Cochrane-Superior from 1968 to 1988, Mr. Penner served as parliamentary secretary to the Minister of State for Science and Technology and to the Minister of Indian Affairs and Northern Development. He was also Chairman of the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development. Mr. Penner's education includes a Bachelor of Arts degree and a Master's of Education. As an undergraduate, he studied at the University of Alberta; his postgraduate studies were at the University of Toronto and the University of Ottawa. He also did post-degree work at Queen's University and McMaster University. He was a Visiting Fellow in the School of Political Science at Queen's University for the 1987-88 academic year. Mr. Penner is the resident Member for the Ontario Regional Office located in Thunder Bay.



Mr. Kenneth Ritter graduated with a degree in law from the University of Saskatchewan in 1976. Following three years of private law practice in Kindersley, Saskatchewan, Mr. Ritter turned his attention to full-time farming. In 1987 he was appointed Chairman of the Saskatchewan Surface Rights Arbitration Board, a quasi-judicial body responsible for resolving disputes between landowners and oil companies in Saskatchewan. Just before his appointment to the Agency, Mr. Ritter was with the Saskatchewan Department of Justice. Mr. Ritter is the resident Member for the Western Regional Office located in Saskatoon.

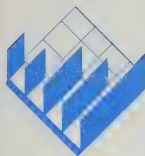


Mr. Edward Weinberg was previously a senior official with the Canadian Transport Commission. He joined the CTC in 1970 and, at the time of his secondment to the Office of Economic Regulatory Reform of the Minister of Transport in 1985, he was Director of Freight Studies in the Research Branch. While with the CTC he chaired a number of federal-provincial inquiries into transport-related matters including the Vancouver rail access study and the White Pass and Yukon Railway inquiry; he co-chaired the Thunder Bay rail access study; and represented the CTC on the joint track usage study - Fraser Thompson Canyon. Since 1985 Mr. Weinberg has been involved with the development of the economic regulatory reforms which led to the establishment of the NTA. He has a Bachelor of Science degree from McGill University.

TEMPORARY MEMBER:



The Honourable Marcel J.A. Lambert, P.C., Q.C., is a graduate of the University of Alberta with a Bachelor's degree in Commerce. As a Rhodes Scholar, he attended Oxford University where he obtained a B.A. (Juris.) and a B.C.L. His studies were interrupted by the second world war, where he saw active service in the Canadian Army as a troop officer. In 1950 Mr. Lambert joined a law practice in Edmonton, and in 1957 was elected to the House of Commons as the Member of Parliament for Edmonton West. He continued his association with the law firm until 1982 when he retired from the practice of law. He ceased to be a Member of Parliament in 1984 and was appointed a Commissioner of the Canadian Transport Commission in March 1985.



SECRETARIAT

AUTHORITY AND RESPONSIBILITY

The Secretariat is the official point of contact between the Agency and the public. Under section 16 of the *National Transportation Act, 1987* the Secretariat is responsible for drafting, editing, recording and issuing Agency Decisions and Orders. It is also responsible for drafting and processing regulations in accordance with government policy, coordinating all translation services as well as editing and routing of ministerial and executive correspondence, and administering public hearings conducted by the Agency.

ACTIVITIES

In 1989, the Secretariat processed 432 orders and 655 decisions. The breakdown by mode of transportation is as follows:

ORDERS (1989)

Rail	276
Air	156
Water	0
Motor Vehicle	0
	432

DECISIONS (1989)

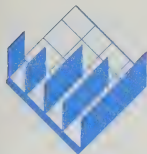
Rail	37
Air	615
Water	3
Motor Vehicle	0
	655

The ministerial and executive correspondence unit coordinated the preparation and editing of 722 letters or response projects. The Secretariat was also involved in the administration of seven public hearings held in 17 locations which resulted in a total of 39 sitting days.

Below is a list of regulations processed in the Secretariat and adopted by the Agency in 1989:

1. *Air Transportation Regulations*, AMENDMENT SOR/89-306.
2. *Asset and Revenue Determination Regulations*, AMENDMENT SOR/89-422.
3. *Class 4 Positioning Charges*, REVOCATION SOR/89-436.
4. *Freight Traffic Interswitching Regulations*, REVOCATION SOR/89-468.
5. *Notices of lower rates for the movement of Western grain Regulations*, SOR/89-549.

Of the five applications for review carried over from 1988 and the 17 filed in 1989 under section 41 of the *National Transportation Act, 1987*, six involved air matters and sixteen were rail-related or dealt with other matters. In addition, ten were denied because the applicants had not demonstrated that a change in the facts or circumstances had occurred since the original decision or order was issued. Finally, three were granted based on new facts and nine will be carried forward into 1990 for final processing.



DISPUTE RESOLUTION BRANCH

The Dispute Resolution Branch supports the NTA's function of resolving economic disputes between carriers and users of transportation services, in the interests of efficiency and utility of the transportation network. Activities include responding to specific applications and complaints concerning matters within the NTA's jurisdiction, conducting public interest investigations, providing mediation services and arbitration support, and initiating appropriate regulatory action. The Branch also has special responsibilities in implementing the NTA's mandate with respect to transportation rates and services, rail competitive access measures, allocation of costs of road/rail crossings, transportation of persons with disabilities, and mergers and acquisitions of transportation companies.

The Branch consists of five directorates: Mediation and Arbitration Services, Rail Complaints and Investigations, Rail Infrastructure, Air and Marine Complaints and Investigations and Tariffs, and Transportation Services for Disabled Persons.

Mediation and Dispute Prevention

Mediation is an informal, voluntary dispute resolving process. Settlements can be reached by the opposing parties with the assistance of a third party. Agency staff assist by analysing issues, and arranging and conducting meetings within 30 days -- or some other time limit agreed upon by the parties.

During 1989, the Dispute Resolution Branch responded to 43 requests for informal assistance in disputes among shippers, municipalities, private landowners and railways. Issues included provision of competitive rail rates and services, construction and removal of railway infrastructure, connections between railways, liability limits on containers and provision of alternative modes of transportation following rail abandonment. In addition, 64 briefings and educational seminars were conducted to explain the legislation to carriers, shippers and other interested parties. These briefings assist clients to negotiate their own settlements thus preventing disputes from arising.

Final offer arbitration

Final offer arbitration may be applied to resolve disputes of a private or narrow nature. The Branch received one arbitration request in 1989 which was later withdrawn when the parties reached a negotiated settlement.

General and Ministerial Inquiries

At the Minister of Transport's request, or in support of its regulatory mandate, the Branch conducts investigations into specific transportation problems. The Agency conducted two inquiries in 1989: one into the feasibility of joint CN-CP track usage in Saskatoon, and the other into VIA Rail's pricing policy and its impact on competitors. As a result of VIA's reorganization, the Agency, at the Minister's request, suspended the inquiry before a report could be issued.

Currently, the Agency is developing regulations which will set carrier liability for use in situations where shippers and carriers do not agree on liability. In cooperation with the Energy Supplies Allocation Board of Energy, Mines and Resources Canada, the Branch participated in a test measuring the government's ability to coordinate and control the transportation of energy supplies in an emergency.

Rail Competitive Access

The new legislation has enhanced competition in rail service through expanded interswitching and competitive line rates.

Interswitching provides for the transfer of traffic at a regulated rate from one railway company's lines to another where the destination or origin of the traffic is within a radius of 30 kilometres of an interchange between the carriers. The Agency may deem points beyond this limit to be within it. The Agency establishes interswitching rates on an annual basis.

In 1989, the Agency ruled on an application from Celgar Pulp Company that its mill be deemed within interswitching limits. The Agency found that the facility at Nelson, British Columbia did not meet the definition of an interchange as described in the Act. Accordingly, the application was denied. An application by C.I.L. Inc. for extended interswitching from its facility at West Carleton, Alberta to the CP/CN interchange at Calgary was made on August 3, 1989, and was undecided at year end.

A further complaint was filed by shippers served by the Essex Terminal Railway concerning whether or not the terminal carrier was entitled to assess charges for classification switching in addition to charges assessed for interswitching. The Agency found that the service was provided for under the interswitching provisions and thus was not subject to additional charges.

Competitive Line Rates (CLR) ensure fair and competitive rates for shippers when only one local carrier services an area by requiring the local carrier to set a rate to the point where competition exists, and by requiring the Agency to establish the level of the rate on shipper application. CP Rail appealed the first one-year CLR the Agency established in 1988 for Alberta Gas Chemicals. In October 1989, the Federal Court of Appeal heard and dismissed the appeal, and Alberta Gas Chemicals made a further application for a new rate on similar movements. The Agency established the new rate for Alberta Gas Chemicals and in addition established three CLR's for CSP Foods Ltd.

Connection and Running Rights provisions ensure that nearby railways make physical connections for furtherance of traffic so shippers are not isolated. An application made by Port Stanley Terminal Rail Inc., a provincially regulated railway, respecting CP and CN trackage at St. Thomas, Ontario was filed jointly with the Agency and the Provincial Regulatory Authority on August 4, 1989, and was under review at year end.

Rail Confidential Contracts and Tariff Filings

Confidential rail contracts, railway freight tariffs governing subsidized cargo transportation, and limited and express freight tariffs must, by statute, be filed with the Agency. Passenger fare tariffs along with bridge and tunnel tariffs are similarly required by statute to be filed with the Agency. Regular freight tariffs are, however, exempt from such requirements.

During 1989, 2,523 confidential contracts and 1,041 amendments, setting out terms of agreements reached between shippers and rail carriers, were filed with the Agency.

Other actions filed during 1989 included:

- 164 statutory tariffs
- 547 limited tariffs
- 2 bridge and tunnel tariffs

- 301 express tariffs
- 42 passenger tariffs

In addition, the Agency approved 1,410 free and reduced fare passes.

Rail Infrastructure Program

The Branch, under the rail infrastructure program, resolves applications and complaints concerning the construction and modification of rail lines, highway/railway crossings and other rail infrastructure pursuant to the *Railway Act*, the *National Transportation Act, 1987*, and the *Railway Relocation and Crossing Act*. As initiated by road authorities, railways or members of the public, applications and complaints are assessed on the basis of the public convenience and railway requirements. The Branch also decides the apportionment of costs between parties for rail infrastructure work.

Prior to January 1, 1989 the Agency, through the Rail Safety Branch, resolved applications using rail safety as one of the assessment criteria. Following passage of the *Railway Safety Act* effective January 1, 1989, the rail safety functions were transferred from the Agency to Transport Canada and the retained responsibilities were assigned to Dispute Resolution Branch. During the past year, the Branch reviewed all of the current engineering regulations and guidelines, and distributed a Notice describing the Agency's role in light of recent legislative changes. In addition, draft cost apportionment guidelines for grade separation projects were developed and distributed to interested parties for comments.

The Branch handled 917 applications which had been submitted to the Agency prior to January 1, 1989. The Agency reviewed 582 and determined that they were Transport Canada's responsibility. The remaining 335 were assigned to Branch staff for resolution. These transitional applications, in addition to the 326 new applications the Branch received in 1989, were resolved in the following manner: 156 orders issued, 209 applications concluded to the satisfaction of the participants and 296 applications continuing.

Reasons for Orders are prepared only when agreement is not reached among participants and the Agency must render its own decision. Of the orders issued last year, 10 required reasons. Reasons given included allocation on the basis of benefit, seniority, interpretation of previous agreements and general convenience for the public, depending on the specific circumstances of cases.

Rate and Service Complaints and Investigations

Rail

Branch activity in implementing competitive access, mediation and arbitration support services helps shippers and carriers resolve their own disputes. The Branch also supports the Agency in resolving formal complaints. Such complaints allege that the general public interest in freight, or passenger rates and service is prejudiced by some carrier action or omission; common carrier obligations are not fulfilled; or other particular provisions of Acts are violated.

In 1989, the Agency received eight complaints alleging that railway freight rates or service were prejudicial to the public interest. These complaints concerned alleged discrimination concerning confidential contracts. Three of the applications were subsequently withdrawn, while investigations were completed and Agency decisions were rendered on the other five during the year. In four cases, all involving complaints by lumber wholesalers, no prejudice was found. The other case dealt with a complaint related to the obligations of a carrier to provide adequate service. In this instance, CN was ordered to provide for appropriate carriage of traffic shipped by the applicant, Costa Cartage and other shippers.

Two complaints pertaining to VIA's common carrier obligations were filed with the Agency. The Agency determined that VIA had not breached its obligation in respect to the Ottawa-Montreal service. The other complaint remains under investigation.

The Agency investigated a complaint from Atlantic Container Express. The company contended that specific rates to the Maritimes and Newfoundland were non-compensatory and in violation of the Terms of Union between Canada and Newfoundland. The Agency ruled that the rates were compensatory but decided that a public hearing should be held concerning the application of the Terms of Union. The Agency's decision has since been appealed.

In 1989, two complaints that railways had failed to meet common freight carrier obligations under section 147 of the *NTA, 1987* were investigated. The Agency found that CP Rail had failed in its obligations to Commonwealth Plywood Co. Ltd. and ordered changes in the carrier's provision of equipment and notification procedures. The second complaint, from Lecours Lumber Co. of Hearst, Ontario against CN Rail, was under consideration at year end.

The Agency investigated a complaint from Transport 2000 that VIA's increase in certain sleeping car

charges infringed section 290 of the *Railway Act*. The investigation was in progress at year's end.

A complaint concerning a billing dispute between carriers serving shippers on the Essex Terminal Railway was resolved through staff intervention.

Air and Water

In 1989, nine applications were investigated pursuant to section 59 of the *NTA, 1987* which guards against rates, acts or omissions contrary to the public interest. Eight of the applications dealt with Air Canada's withdrawal of service at Stephenville, Newfoundland, and one application, filed by the Canadian Meat Importers Committee, focused on the applicability of certain charges levied by the Australian/Eastern Canada Shipping Conference. In each of the applications, it was determined that the rates, acts or omissions of the carriers were not contrary to the public interest.

A major responsibility under the *NTA, 1987* is to protect the public interest relating to basic fare increases on monopoly air routes in southern Canada and basic fares and/or increases on routes in the Canadian north. Upon complaint, the fare levels or increases are reviewed to ensure they are not prejudicial to the public interest. In November 1989, two complaints pertaining to proposed fare increases by Calm Air for service between Winnipeg and Lynn Lake, Manitoba were filed with the Agency. The complaints are currently under review.

The Agency may review transportation charges on the St. Lawrence Seaway and proposed pilotage charge increases. No such complaints were filed in 1989.

In 1989, the Agency received and processed approximately 270 complaints of varying complexity about air passenger transportation. An application filed by the Travel Registrars of Ontario and British Columbia alleged that Quebecair violated the *Air Transportation Regulations* and caused prejudice to the public interest. The Agency conducted an investigation and on May 24, 1989, found that Quebecair had violated the Regulations. Following the Agency's decision, the Registrars requested that the public interest issue be reviewed by the Agency. The matter is still under consideration.

Mergers and Acquisitions

Any person proposing to acquire an interest in a federally regulated transportation undertaking with assets in Canada, or annual sales in or from Canada,

in excess of \$10 million must notify the Agency pursuant to Part VII, *NTA, 1987*. The Agency then publishes a notice of the proposed transaction in the *Canada Gazette*. If an objection is filed within 30 days of publication, the Agency must undertake a review. The transaction may be disallowed if it is found to be contrary to the public interest.

During 1989, the NTA published notices of ten proposed acquisitions (four air and six trucking). After receiving a number of objections, the Agency reviewed the proposed acquisition of Wardair Inc. by PWA Corporation and determined that the transaction was not detrimental to the public interest.

The Agency issued five rulings in response to requests for clarification of the Act's merger and acquisition provisions, and confirmation of the Act's application to specific proposed acquisitions.

In March of 1988, the Director of Investigation and Research at Consumer and Corporate Affairs applied to the Competition Tribunal for an order to prevent the merger of two Canadian Computer Reservation Systems (CRS systems), one of which was owned by Canadian Airlines International and the other by Air Canada. In 1989, after extensive consultation, the Director amended his application, allowing the merger, in favour of a proposed set of rules providing a framework for business activities regarding CRS services. After the Competition Tribunal approved the rules and Consent Order, the Minister of Transport directed his Department, with input from the Agency, to develop a policy governing the CRS industry. The Agency was given the responsibility to develop and enforce the regulations required to implement Transport Canada's policy objectives in this area.

Administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* and *Northern Marine Resupply Tariffs*

Shipping conferences are associations of ocean carriers which regulate rates and conditions of ocean transport among their member lines. Conferences are exempted from the *Competition Act* if they comply with certain provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* (SCEA). The Agency executes its responsibilities for SCEA's administration by maintaining tariff filings and a record of agreements.

The Agency reviewed 39 conference agreements as well as approximately 75 agreement amendments, and dealt with a variety of issues ranging from the use of independent action for rate increases to the

acceptance of microfiche for the filing of tariff information.

Last year's Annual Review revealed that the majority of Canadian shippers and international freight forwarders were unfamiliar with the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*. In response, the Branch published a brochure which provided general information on the Act's intent, shipping conferences requirements and an explanation of the Agency's role in the Act's administration. The brochure was distributed to over 4,000 shippers.

Part V of the *NTA, 1987* governs the transport of community resupply goods by ship along the Mackenzie River, on Lake Athabasca and in the Western Arctic. Licensed carriers are required to file their tariffs which are reviewed, analysed and brought to the Agency's attention for acceptance, disallowance or other measures the Agency deems necessary. Approximately 15 rate adjustments made by northern marine carriers were reviewed and analysed in 1989, none of which were determined to be unjust or unreasonable.

International Air Tariffs

The Agency implements provisions of international agreements regarding filing and acceptance of tariffs governing international air rates and services, and application of the *Air Transportation Regulations*. In 1989, fares, rates, and terms and conditions of carriage, making up 289,000 filed tariff pages, were processed. Of these pages, 113,262 were for fares originating in or destined to Canada. Ten per cent of the Canadian air tariff pages the Agency receives are analysed in detail. A total of 59 filings for tariff increases were subject to financial review to ensure that higher fare proposals were justified.

The Agency made determinations in 40 cases brought forward as a result of staff investigations, carrier disputes or foreign government Notices and Orders. In addition, rulings on Special Permission Applications to depart from regulations and file tariffs on short notice were made in over 2,700 cases; of these 1,875 were accepted, 375 were allowed with conditions attached, and 450 were rejected.

The Branch, with other government departments, provides expertise and analysis in the negotiation of bilateral air agreements. In 1989, the Branch participated in five bilateral air service agreement negotiations and tariff discussions; of special note were discussions of tariff issues under U.K. and Netherlands Air Service Agreements.

Currently, the Agency and its American and British counterparts are discussing the development of an electronic filing system to replace the manual filing of paper tariffs. The transition from paper to electronic filing will take a few years, and Phase I is in progress.

In 1989, 30 complaints regarding the pricing practices of carriers operating international services were investigated and resolved. One of the complaints was filed by the Alliance of Canadian Travel Agents against an International Air Transport Association (IATA) resolution which prevented Canadian travel agents from selling, in some instances, the lowest fares applicable. An investigation was conducted and the Agency acted to exempt tickets sold in Canada from the IATA resolution.

Transportation Services for Disabled Persons

The Agency implements provisions of the *NTA, 1987*, which require transportation services not to pose undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. To achieve this objective, the Agency may prescribe, administer and enforce regulations, investigate and act on complaints filed by persons with disabilities, and carry out studies on issues.

At the request of the Kidney Foundation of Canada, the Agency reviewed charges applied by Air Canada, Canadian Airlines, and Wardair for the transportation of kidney dialysis machines to certain destinations. The charges were voluntarily removed by the carriers after the Agency raised the issue.

The Agency completed draft regulations concerning terms and conditions applicable to the domestic air transportation of persons with disabilities, and submitted them to the Privy Council Office for consideration.

Acting on a complaint by the organization Freedom in Travelling, among other parties, the Agency initiated a review of whether air carriers' policies concerning the in-flight use of personal oxygen for medical reasons, and the conditions and charges applied by air carriers for pre-planned oxygen services, constituted an undue obstacle to mobility. The investigation was continuing at year's end.

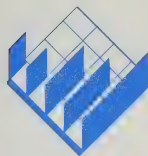
In August, the Agency received two formal applications under section 63.3 of the *NTA, 1987*, requesting that action be initiated to remove undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. Both complaints were against Ontario Express services. In one case, a requirement for the accompaniment of wheelchair

passengers was protested, while the other alleged that equipment was not appropriate for the transportation of nursing home patients in Northern Ontario. Both cases were on-going at year's end.

In 1989, the Agency responded to 68 complaints concerning undue obstacles to the mobility of disabled persons, but these complaints did not develop into formal applications. All transportation modes were covered in the complaints -- particularly air and rail passenger transport -- and most concerned transportation equipment use.

A special advisory committee was established to assist in the development of equipment accessibility standards, and planning was undertaken to establish similar committees on training and service standards. Agency staff also undertook study programs and participated in research projects. These projects included surveys of users and carriers regarding the accessibility of the transportation system, and the particular obstacles persons with cognitive and emotional disabilities face.

In addition the Branch, in conjunction with Transport Canada, the Canadian National Institute for the Blind and the Canadian Council of the Blind sponsored three regional workshops across Canada to sensitize carriers to the needs of the blind and visually impaired.



MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH

The mandate of the Market Entry and Analysis Branch is to regulate market entry and exit with respect to those services and regions where such regulation is necessary to protect the interests of the users of transportation services; and to monitor, on an annual basis, the effect of the governmental economic regulatory approach on the Canadian transportation system.

Branch activities encompass the licensing of Canadian and foreign carriers in respect of their operations in Canada, and the enforcement of requirements established by Agency regulations and licences, and by international agreements; participation in the negotiation and implementation of international air agreements; and monitoring and analysis of the impact of economic regulation on the transportation sector.

The Branch is organized into four directorates: Domestic Operations, International Operations, Enforcement and Industry Monitoring and Analysis.

In addition to staff at headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the NTA's Western and Atlantic regional offices who deal with local issues in respect of Branch activities. Also, enforcement staff are located in district offices across Canada.

LICENSING

Domestic Air Operations

Southern Air Licensing: To receive a licence to transport passengers or goods within the non-designated area, south of the demarcation line (see map on page 29), applicants must be Canadian, maintain the necessary liability insurance coverage and hold an operating certificate.

Northern Air Licensing: For operations within the designated area, north of the demarcation line (see map on page 29), the same licensing requirements apply as those above. In addition, each application is given public notice and, in cases where an intervention

is filed against the application, the Agency must be satisfied that the new service will not cause a significant decrease or instability in the level of service in the designated area. Decisions must be issued within 120 days with respect to each opposed application. The Directorate assessed 78 applications for domestic air licences in which objections were made.

The Directorate closely evaluates carriers to ensure proper compliance with market entry requirements. In particular, documentation from prospective carriers purporting to be Canadian is scrutinized to confirm Canadian status.

Number of Licensees and Licences

Licensed Carriers as of December 31, 1989	
Southern Canada licensees ¹	144
Northern Canada licensees ²	714
Total Domestic Carriers	858

Licences Held by Carriers as of December 31, 1989	
Southern Canada licences	846
Northern Canada licences ³	957
Total Domestic Licences Held	1,803

Licence Applications

Carried over from 1988	
Southern Canada	3
Northern Canada	77
Received during 1989	
Southern Canada	41
Northern Canada	260
Completed during 1989	
Southern Canada	37
Northern Canada	273

Decisions and Orders

Decisions	297
Orders	56

Public Notices

Applications	243
Hearings	1

¹ Refers to carriers holding only licences issued pursuant to subsection 72(1) of the *National Transportation Act, 1987*. (Note: Carriers that operate helicopters hold licences issued pursuant to subsection 72(1) but they are free to operate anywhere in Canada.)

² Refers to carriers holding licences issued pursuant to subsection 72(2) of the *National Transportation Act, 1987*. (Note: most carriers holding licences issued pursuant to subsection 72(2) also hold a licence issued pursuant to subsection 72(1).)

³ Refers to licences pursuant to subsection 72(2) of the *National Transportation Act, 1987*.

International Air Operations

Directorate staff issue licences and temporary authorities for scheduled international services in accordance with bilateral air agreements or special arrangements. An applicant must also meet the liability insurance and operating certificate requirements and be a designated Canadian carrier, or in the case of foreign applicants, be designated by the respective foreign government. The Directorate may set terms and conditions on scheduled international licences, in the public interest.

The Directorate sets conditions and issues permits for international charter flights and grants, upon application, exemptions from certain international charter permit and licence requirements.

The Directorate also monitors and reviews the adequacy of air carriers' liability insurance coverage, taking appropriate action to ensure licensee compliance with the regulations. Upon application or in cases of noncompliance, the Directorate also participates in the issuance of licence suspensions and cancellations. The Directorate reviewed all international licences due for revalidation during 1989.

Selected International Statistics 1989

Number of Licensees and Licences

Licensed Carriers as of December 31, 1989	938
Licences Held by Carriers as of December 31, 1989	1,709

Licence Applications

Carried over from 1988	75
Received during 1989	295
Completed during 1989	280

Decisions and Orders

Decisions	318
Orders	100

Public Notices

Applications	37
Hearings	0

Licence Revalidations	313
-----------------------	-----

Licence Exemptions	25
--------------------	----

Charter Flights

Charter Types	Flights	Seats
Inclusive Tours* (ITC)		
Canadian-originating	1,418	208,908
Foreign-originating	474	65,749
Entropy and Common Purpose*		
Canadian-originating	671	81,215
Foreign-originating	307	24,433
Cargo (Canadian-originating)	2,402	N/A
Cargo (Foreign-originating)	2,665	N/A

Advance Booking Charters* (ABC)

Canadian-originating	2,161	336,323
Foreign-originating	27	6,377

Advance Booking/Inclusive Tours*

Canadian-originating	19,367	3,548,465
Foreign-originating	28	5,842

* Data excludes changes to charter programs.

Northern Marine Resupply Services

The Domestic Operations Directorate is also responsible for licensing water transport services for community resupply on the Mackenzie River watershed, (including Lake Athabasca), and the Western Arctic.

Number of Northern Marine Licensees as of December 31, 1989

7

Licence Applications

Received during 1989	1
Completed	2
Withdrawn	0

Temporary Entry Waivers, Coasting Trade, Customs Regulations and Energy Supplies Emergency Act

Under Part X of the *Canada Shipping Act*, which is administered by Revenue Canada, the coasting trade is reserved for Canadian ships. If no suitable Canadian vessels are available, foreign vessels are permitted to enter the trade pursuant to the Coasting Trade Exemption Order. In response to applications for the use of foreign-registered vessels, the Domestic Operations Directorate canvasses the industry and makes formal recommendations to Revenue Canada on the availability of suitable Canadian-registered vessels. It provides similar recommendations for the use of non-duty paid vessels in Canadian waters or foreign-registered vessels for commercial marine activities other than coasting.

In emergencies under the *Energy Supplies Emergency Act*, the Energy Supplies Allocation Board consults the Domestic Operations Directorate, and the Agency may order and authorize the use of Canadian and foreign-registered vessels to ensure an adequate supply of controlled products (as described in the *Energy Supplies Emergency Act*).

Number of Coasting Trade Exemption Waiver Applications

Received during 1989	59
Approved	44
Denied	1
Withdrawn	13
Other	1

Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity

The Domestic Operations Directorate is responsible for processing applications from proposed railway companies for Certificates of Fitness, or Certificates of Public Convenience and Necessity. For a Certificate of Fitness application, the Agency ensures that the proposed railway would be adequately insured. Decisions must be made within 120 days. For

Certificates of Public Convenience and Necessity applications, the Directorate ensures that proper public notice is given. Once pleadings are closed, the Directorate analyses the economic, financial and public interest aspects of the application.

During the year, one application for a certificate of fitness was received; a decision has not yet been issued. No applications for certificates of public convenience and necessity were received.

Notices of Agreement to Convey Lines of Railway

The Directorate processes notices of agreement to convey lines of railways and recommends to the Agency whether or not the conveyance would be in the public interest. The Agency has six months from the receipt of a notice to either approve or deny a proposed conveyance.

During the year, two notices of agreement to convey lines of railway were received, and one decision was rendered.

Commodity Pipeline Permits

The Directorate is responsible for processing applications to construct and operate commodity pipelines and for submitting recommendations to the Minister on whether permits should be issued in respect of such applications.

During the year, one application for a commodity pipeline permit was received; no permits were issued.

MONITORING AND ANALYSIS

The Agency must conduct annual reviews for each year from 1988 to 1991 on the operation of the new *National Transportation Act, 1987*, the amended *Railway Act*, the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, the *Motor Vehicle Transport Act*, and all other Acts of Parliament pertaining to the regulation of transportation for which the Minister of Transport is responsible. The Industry Monitoring and Analysis Directorate was established to support these reviews.

In conducting the annual reviews, the Directorate must take into account the overall policy objectives of the NTA. The annual reviews include, on a national and regional basis, the following:

- changes in tariffs of carriers;
- changes in the level of service provided by carriers to shippers and travellers;
- changes in the structure and performance of the transport industry, including the number of carriers that have commenced or ceased to carry on business;
- changes in employment levels in the transportation industry;
- the time required to deal with any application, complaint or other matter referred to the NTA under any Act of Parliament;
- the effects of sections 134-142 of the *National Transportation Act, 1987* regarding competitive line rates on the revenues, financial viability, capital investments and service levels of railway companies; and
- such other matters as the Minister may refer to the NTA.

Annual Reviews

In 1989, the Industry Monitoring and Analysis Directorate produced the Agency's first Annual Review covering the year 1988.

To conduct this review the Directorate met with corporations, associations, groups and governments. The latest transportation information, originating from both government and industry, was studied along with the results of an extensive survey program.

For the second review year, the Directorate repeated its surveys of shippers, freight forwarders, shipping conferences, air travellers, travel agents, and northern communities. An extensive interview program covered over 130 motor carriers, as well as provincial, regional and national trucking associations, provincial licensing boards and transportation ministries, tariff boards, and owner/operator associations.

Northern shippers using resupply services in the Athabasca and Mackenzie systems, the carriers offering these services, and a sample of northern air carriers and users were visited and consulted.

Specific Requests

The Minister of Transport can also refer specific matters to the Agency for consideration in annual reviews. For the 1988 review, the Minister directed the

Agency to develop criteria which could be used to identify rail networks essential to the economic development of any given region. After consultation, the results were reported in the Agency's 1988 Annual Review.

ENFORCEMENT

The enforcement work of the National Transportation Agency is carried out by six Regional Enforcement Examiners who are located in Moncton, Montreal, Toronto, Thunder Bay, Whitehorse, and Vancouver. They are supported by a small headquarters unit located in the National Capital Region.

The Enforcement Directorate investigates commercial carriers that operate domestic or international air services without a licence or in contravention of the terms and conditions of a licence. The Directorate also investigates carriers operating northern marine resupply services on the Mackenzie River watershed (including Lake Athabasca) or in the Western Arctic without a licence or in contravention of the terms and conditions of a licence. With respect to unauthorized operations, the licence may be suspended or cancelled, or the Attorney General could request a prosecution. The Directorate also carries out other investigations for the Agency upon request.

The Directorate conducts regional seminars for the RCMP, provincial police forces, provincial wildlife and forestry personnel, the transportation industry and private organizations. These seminars explain the application of the regulations and provide updates on any changes.

The Directorate continued to work closely with Transport Canada and the RCMP in investigations under Parts II and V of the *National Transportation Act*, 1987 and related regulations. Memoranda of Understanding on Enforcement between the NTA and Transport Canada, and the NTA and RCMP were ratified to ensure coordinated efforts.

Investigations

Referred to RCMP for Prosecution	36
Administrative Action	127

Concerns and General Inquiries

Responded to	5,861
--------------	-------

Seminars/Briefings

Formal Presentations to Clarify
Legislation Given to RCMP and
Industry Groups

18

INTERNATIONAL AIR AGREEMENTS

In support of bilateral air negotiations, the International Operations Directorate studies and evaluates international air services operations; maintains and develops an automated information retrieval system on bilateral air agreements; participates with other government departments in the negotiation of bilateral air agreements with foreign governments; implements and administers air agreements in accordance with the Agency's responsibilities as the Canadian economic regulatory aeronautical authority under the agreements and Canadian law; consults with foreign economic regulatory aeronautical authorities on international services; and represents from a regulatory perspective Canadian interests at international civil aviation meetings.

In 1989, the Directorate engaged in a variety of activities related to international air matters. The Directorate provided support for the discharge by the Agency of its responsibilities as Canada's aeronautical authority under bilateral air transport agreements. This entailed an assessment of a number of specific airline agreements on code-sharing, block space, revenue sharing and capacity, as well as various other activities aimed at ensuring the smooth implementation and administration of the agreements, including the exchange of statistics, and matters relating to airline representatives, taxation, customs, sales, and transfer of funds. It also represented the Agency at bilateral talks with eleven countries, namely, Argentina, Austria, Belgium, France, Luxembourg, Scandinavia, Spain, U.K., U.S.A., U.S.S.R. and Venezuela.

The Directorate provided advice to Transport Canada on the "Extended Chartering of Aircraft" (Wet Leasing) policy. As part of an interdepartmental working group chaired by Transport Canada, the Directorate with the Dispute Resolution Branch, also participated in the development of a policy on computer reservation systems.

The Directorate works closely with foreign regulatory authorities to facilitate charter operations and to harmonize the application of charter rules. The administration of the 1988 Canada-France charter arrangements required constant monitoring. Specifically, the Agency expeditiously resolved difficulties arising from requests by Canadian air

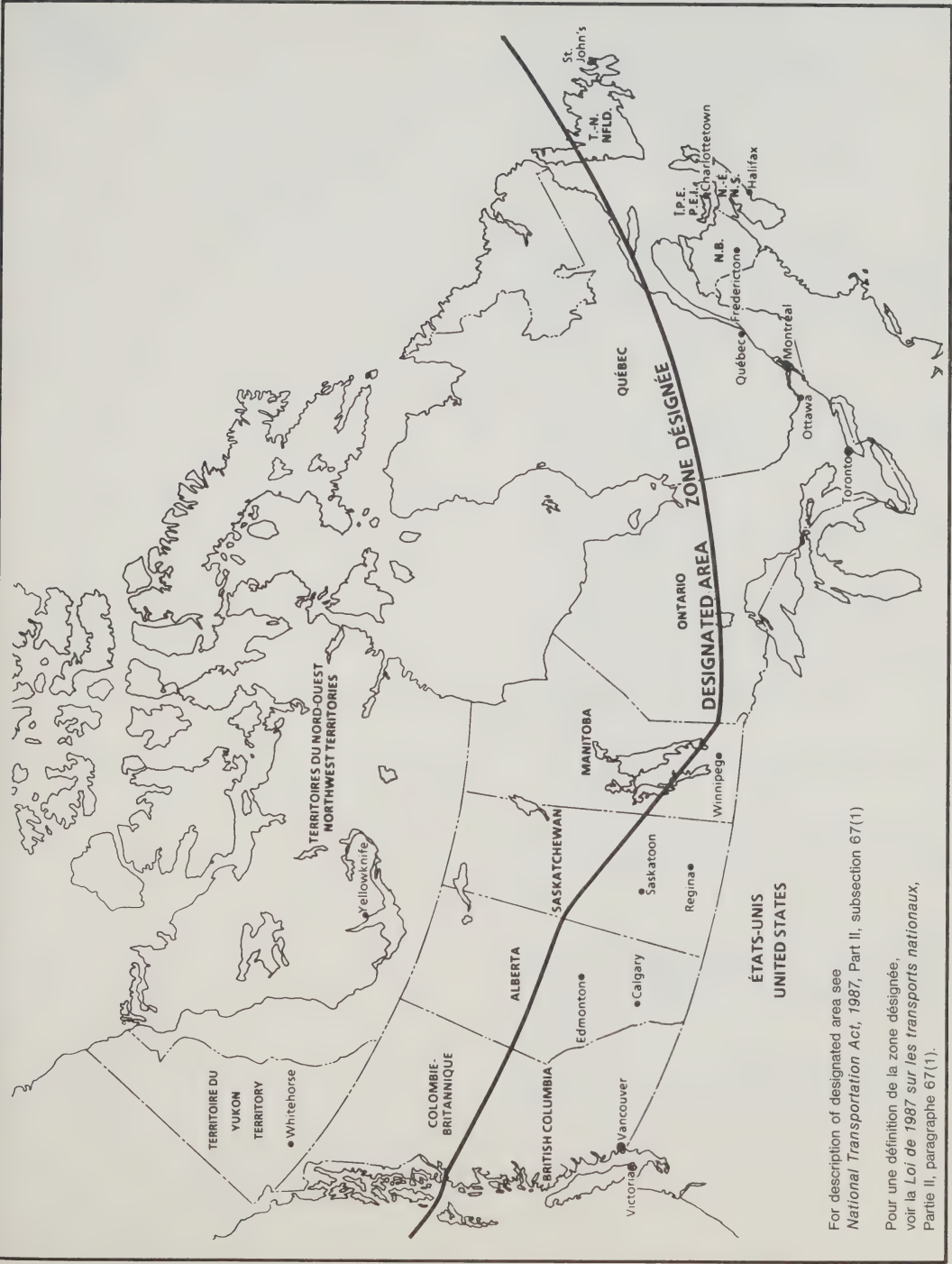
carriers for additional charter capacity to meet consumer demand.

During consultations in London, primarily on tariff matters, staff were able to further harmonize Canada/U.K. charter rules. A number of long-standing differences with respect to advance booking periods, carriage of cargo in the bellyhold of passenger charter flights and minimum consignment sizes were also resolved.

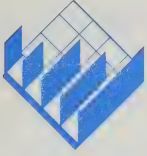
The Directorate continued to support Canada's participation in the Council and the Air Transport Committee of the International Civil Aviation Organization (ICAO). Directorate staff participated in the 27th ICAO Assembly held in Montreal in September/October 1989; they also coordinated preparation for and represented Canada at the Economics Commission of the Assembly. In addition, Directorate staff organized the work of and chaired two interdepartmental Committees involved in ICAO-related activities (the National Facilitation Committee and the Committee for ICAO International Air Law Activities); coordinated the preparation and participated in the 8th Session of the Statistics Division of ICAO held in Montreal in April 1989; and participated in the 12th meeting of the ICAO Fares and Rates Panel.

As part of the Canadian observer team, Directorate staff attended two meetings between the European Civil Aviation Conference (ECAC) and the U.S. on the renewal of the agreement on North Atlantic Air Fares.

MAP OF DESIGNATED AREA



For description of designated area see
National Transportation Act, 1987, Part II, subsection 67(1)
Pour une définition de la zone désignée,
voir la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*,
Partie II, paragraphe 67(1).



RAILWAY/PIPELINE INVESTIGATIONS DIRECTORATE

On January 1, 1989, the Railway/Pipeline Investigations Directorate assumed total responsibility for the investigation of railway and pipeline accidents in Canada. The Directorate is governed by the *National Transportation Act, 1987* and the *Railway Act*.

The Directorate's mandate is:

- to investigate and analyse railway and commodity pipeline accidents/incidents and things that may cause or prevent accidents under federal jurisdiction;
- to ascertain the circumstances and causes of such accidents/incidents and things that may cause or prevent accidents;
- to prepare recommendations to the safety regulatory authority which may reduce or eliminate the risk of such accidents/incidents recurring;
- to follow up and monitor the action taken by the regulatory authority regarding such recommendations;
- to collect and analyse data pertaining to the frequency and causes of various types of accidents.

The Directorate has three distinct functions: field investigation and coordination, specialty investigation and scientific advice, and analytical investigation and reports.

In 1989, of the 1,294 accidents and incidents reported, the Directorate informally investigated 804 railway accidents and incidents, and conducted 68 formal investigations under section 229 of the *Railway Act*. (See Table 1)

The Directorate will be transferred to the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board when new enabling legislation is proclaimed.

FIELD INVESTIGATION AND COORDINATION/SPECIALTY INVESTIGATION AND SCIENTIFIC ADVICE

Railway accident investigations are comprehensive. Modern techniques and procedures ensure that relevant facts are discovered and analysed. Findings are clearly documented and appropriate recommendations proposed. The field investigator is involved in both on-site review investigations and formal inquiries governed by section 229 of the *Railway Act*. Table 1 presents the total number of accidents/incidents reported to the Directorate including on-site review investigations.

The Agency has the power to appoint an investigator, pursuant to section 229 of the *Railway Act*, to inquire into the causes of and circumstances connected with accidents, and into all matters and things likely to cause or prevent accidents. (See Table 2.) The person appointed to an inquiry may, under the provisions of section 33 of the *National Transportation Act, 1987* perform the following duties:

- enter and inspect any place, structure, work or rolling stock when deemed necessary;
- require the attendance of all persons the inquirer thinks necessary to summon and examine to obtain information;
- require the production of documents and any other material the inquirer thinks necessary;
- administer oaths, affirmations or declarations; and
- exercise the powers in summoning witnesses and enforcing their attendance and compelling them to give evidence and produce things.

The Directorate has 12 field investigators in seven district offices located in Moncton, Montreal, Scarborough, Winnipeg, Edmonton, Calgary and Vancouver.

Five special investigators, located at headquarters, provide advice, assistance and training to field investigators. Road-beds, tracks, signals, operations/dispatching, equipment and dangerous goods are some of the topics covered. When circumstances demand particular expertise, a special investigator is appointed under section 229 of the *Railway Act*.

ANALYTICAL INVESTIGATION AND REPORTS

The collection and processing of data, pertaining to the frequency, severity, location and causes of accidents, complement the field investigations. This data analysis (an investigative function in itself) identifies trends and anomalies in railway operations which helps the Directorate understand the potential risks faced by the public and railway employees. These studies can lead to recommendations for remedial regulatory action which may otherwise not be made. The Directorate issues public reports on its research which is of interest to industry, the public, safety agencies and public officials.

Various analytical reports were prepared last year. The Summary of Railway Accidents/Incidents as Reported to the National Transportation Agency of Canada is produced annually. This publication focuses on and compares recent accident figures to similar data from previous years. The report examines specific accident categories highlighting accidents/incidents and related casualties. An updated bulletin entitled Summary of Railway Accidents as Reported to the National Transportation Agency of Canada is prepared every two weeks.

TABLE 1

**RAIL ACCIDENTS/INCIDENTS
PRELIMINARY STATISTICS, 1989**

	Accidents/ Incidents	Accidents/Incidents Investigated Number	Percentage
Train Accidents			
Main Track Train Collisions	9	9	100
Main Track Derailments	112	112	100
Crossing Accidents	434	229	53
Collisions/Derailments in Yards/Spurs/Sidings	165	165	100
Collisions/Derailments Involving TMC/MWE*	15	15	100
Total	735	530	72
Train Service Accidents			
Employees Struck by Rolling Stock	9	9	100
Trespassers Struck by Rolling Stock	90	90	100
Total	99	99	100
Incidents			
Fires on Structures or Rolling Stock	14	12	86
Dangerous Goods (Leakers, etc.)	403	141	35
All Other Incidents	43	22	51
Total	460	175	38
Train Miles			
Million Train-Miles	72.9		
Train Accidents/Million Train-Miles	10.1		

* TMC: Track Motor Car

MWE: Maintenance-of-Way Equipment

TABLE 2

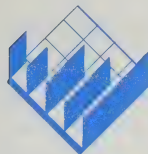
SECTION 229 APPOINTMENTS 1989

December 23, 1988	Collision between a freight train and a tractor trailer at a public crossing at mile 164.76 Havelock Subdivision at Claremont, Ontario.
January 4, 1989	Dangerous goods leak from tank car GATX 64245 at mile 146.20 St Laurent Subdivision at Montreal, Quebec.
January 7, 1989	Derailment of a freight train at mile 19.18 Bedford Subdivision at Kinsac, Nova Scotia.
January 7, 1989	Collision between a freight train and a trespasser at mile 3.50 Soo Subdivision at Sault Ste Marie, Ontario.
January 8, 1989	Collision between a passenger train and a trespasser at mile 7.80 Laggan Subdivision at Calgary, Alberta.
January 8, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a public crossing at mile 58.51 Lacombe Subdivision at Stettler, Alberta.
January 9, 1989	Collision between a passenger train and an automobile at a public crossing at mile 129.52 Trois-Rivières Subdivision at St Basile, Quebec.
January 10, 1989	Collision between a passenger train and a truck at a public crossing at mile 67.43 Trois-Rivières Subdivision at Yamachiche, Quebec.
January 11, 1989	Derailment of a freight train at mile 4.50 Dartmouth Subdivision at Bog, Nova Scotia.
January 11, 1989	Collision between a passenger train and an automobile at a public crossing at mile 66.58 Drummondville Subdivision at Daveluyville, Quebec.
January 12, 1989	Dangerous goods leak from tank car PROX 47921 at Taschereau Subdivision at Senneterre, Quebec.
January 13, 1989	Derailment of a freight train at mile 21.90 Bulkley Subdivision at Moricetown, British Columbia.
January 13, 1989	Fire on the wheels of tank car GLNX 34185 at mile 10.00 Brazeau Subdivision at Haynes, Alberta.
January 14, 1989	Collision between a passenger train and an automobile with a trailer at a private crossing at mile 51.45 Edson Subdivision at Fallis, Alberta.
January 15, 1989	Derailment of a freight train at mile 83.50 Kashabowie Subdivision at Kashabowie, Ontario.
January 15, 1989	Collision between a yard movement and an automobile at a public crossing at mile 0.33 St Clair Tunnel Subdivision at Sarnia, Ontario.
January 19, 1989	Derailment of a freight train at mile 52.83 Aberdeen Subdivision at Aberdeen, Saskatchewan.

January 20, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a public crossing at mile 9.40 Grimsby Subdivision at St Catharines, Ontario.
January 22, 1989	Derailment of a freight train at mile 196.40 Edson Subdivision at Solomon, Alberta.
January 30, 1989	Collision between a freight train and a light truck at a public crossing at mile 13.04 Warman Subdivision between Saskatoon and Warman, Saskatchewan.
January 31, 1989	Derailment of a freight train at mile 285.30 Ruel Subdivision at Shekak, Ontario.
February 2, 1989	Derailment of a freight train at mile 115.30 Shuswap Subdivision at Kamloops, British Columbia.
February 8, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a public crossing at mile 24.80 Montreal Branch Subdivision at St Stanislas, Quebec.
February 11, 1989	Collision between a freight train and a light truck at a public crossing at mile 12.91 Adirondack Subdivision at Versailles, Quebec.
February 16, 1989	Handling and inspection of non-pressurized dangerous goods tank cars along the Sarnia-Montreal Corridor.
February 20, 1989	Collision between a freight train and a light truck at a public crossing at mile 18.96 Wetaskiwin Subdivision at Sedgewick, Alberta.
February 28, 1989	Collision between two freight trains at mile 117.50 Heron Bay Subdivision at Schreiber, Ontario.
March 5, 1989	Derailment of a freight train at mile 67.80 Cartier Subdivision at Wahnapeitea, Ontario.
March 8, 1989	Derailment of a freight train at mile 78.60 Blackfoot Subdivision at Lloydminster, Saskatchewan.
March 16, 1989	Fire on pool car CN 552254 at mile 0.00 Halton Subdivision at Toronto, Ontario.
March 19, 1989	Collision between a yard movement and a tractor trailer at a public crossing at mile 91.78 Qu'Appelle Subdivision at Regina, Saskatchewan.
March 20, 1989	Collision between a passenger train and an automobile at a private crossing at mile 82.37 Sussex Subdivision at Saint John, New Brunswick.
April 4, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a farm crossing at mile 123.10 Caso Subdivision at Shedden, Ontario.
April 4, 1989	Derailment of a freight train at mile 79.10 Galt Subdivision at Blandford, Ontario.
April 17, 1989	Collision between a freight train and 15 cars at mile 0.75 Craik Subdivision at Regina, Saskatchewan.
April 18, 1989	Derailment of a freight train at mile 5.70 Grande Cache Subdivision between Swan Landing and Wild Hay, Alberta.
April 19, 1989	Dangerous goods leakage from a portable tank at mile 0.00 Carberry Subdivision at Winnipeg, Manitoba.
April 21, 1989	Derailment of a freight train at mile 137.30 Wacouna Subdivision at Eric, Quebec.

April 25, 1989	Collision between a passenger train and a van at a public crossing at mile 77.30 Victoria Subdivision at Wellington, British Columbia.
April 29, 1989	Derailment of a freight train at mile 36.25 Pelletier Subdivision at Glendyne, Quebec.
May 3, 1989	Collision between two yard movements at mile 2.00 St Clair Tunnel at Sarnia, Ontario.
May 10, 1989	Collision between a yard movement and 47 runaway cars at mile 248.50 Redditt Subdivision at Winnipeg, Manitoba.
May 12, 1989	Collision between a yard movement and a truck at a public crossing at mile 93.10 Havelock Subdivision at Havelock, Ontario.
May 14, 1989	Derailment of a freight train at mile 72.80 Togo Subdivision at Makaroff, Manitoba.
May 14, 1989	Collision between a freight train and a light truck at a public crossing at mile 31.50 Crowsnest Subdivision at Fort MacLeod, Alberta.
May 28, 1989	Derailment of a freight train at mile 69.71 Skeena Subdivision at Tyee, British Columbia.
June 1, 1989	Derailment of a freight train at mile 132.80 Belleville Subdivision at Cobourg, Ontario.
June 11, 1989	Derailment of a freight train at mile 128.00 Albreda Subdivision at Blue River, British Columbia.
June 22, 1989	Collision between a freight train and a track motor car at mile 115.90 Allanwater Subdivision at Ghost River, Ontario.
June 25, 1989	Runaway hopper car at mile 5.30 Warman Subdivision at Saskatoon, Saskatchewan.
June 29, 1989	Integrity of railway flat cars presently in container service.
July 10, 1989	Two runaway hopper cars at mile 39.70 Carberry Subdivision at Brandon, Manitoba.
July 14, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a public crossing at mile 38.89 MacTier Subdivision at Alliston, Ontario.
July 16, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a public crossing at mile 71.40 MacTier Subdivision at Craighurst, Ontario.
July 17, 1989	Derailment of a freight train at mile 109.79 Windsor Subdivision at Windsor, Ontario.
July 19, 1989	Collision between a passenger train and a heavy truck at a private crossing at mile 222.00 Kingston Subdivision at Moira, Ontario.
July 23, 1989	Collision between a passenger train and a light truck at a public crossing at mile 62.80 Alexandria Subdivision at Cumberland, Ontario.
July 23, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a public crossing at mile 171.74 Belleville Subdivision at Oshawa, Ontario.
July 24, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a farm crossing at mile 204.73 Napadogan Subdivision at Quisibis, New Brunswick.
July 26, 1989	Collision between a passenger train and a dump truck at a public crossing at mile 74.60 Yale Subdivision at Chilliwack, British Columbia.

July 26, 1989	Collision between a passenger train and a tractor trailer at a public crossing at mile 199.92 Wainwright Subdivision at Bruce, Alberta.
August 30, 1989	Storage on railway property of dangerous goods.
October 18, 1989	Collision between a yard movement and a freight train at mile 332.60 Kingston Subdivision at Toronto, Ontario.
October 27, 1989	Derailment of a freight train at mile 198.60 Redditt Subdivision at Elma, Manitoba.
November 17, 1989	Derailment of a freight train at mile 21.70 Nipigon Subdivision at Pays Plat, Ontario.
December 4, 1989	Collision between a freight train and a truck at a public crossing at mile 52.13 Massena Subdivision near Howick, Quebec.
December 12, 1989	Derailment of a freight train at mile 79.50 Drummondville Subdivision at St-Leonard d'Aston, Quebec.
December 14, 1989	Collision between a freight train and an automobile at a public crossing at mile 24.00 Chalk River Subdivision at Almonte, Ontario.



TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH

The Transportation Subsidies Branch administers federal programs which relate to the establishment of statutory rates, subsidies for rail transportation services, and the rationalization of Canada's rail network. The Branch audits railway accounts, develops costs and determines rates, determines and processes subsidies for rail transportation services, monitors western grain investment, and evaluates rail abandonment proposals.

The *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Act*, and the *Western Grain Transportation Act* provide the mandate for these activities.

In 1989, the Branch administered \$630.4 million as summarized below.

- \$ 568.3 million in assistance lowered western grain transportation rail costs for Canadian producers.
- \$ 22.3 million was paid for losses incurred on branch lines operated by the railways as an imposed public duty.
- \$ 33.8 million subsidized the transportation of eastern movements of grain and flour for export.
- \$ 6.0 million was paid for losses incurred by non-VIA passenger train services.

Other undertakings included:

- Canadian National Railways was permitted to abandon 815 miles or four per cent of its rail network. Canadian Pacific Limited abandoned 485 miles or 3.5 per cent of its system in 1989. Legislation limits total rail line abandonment to four per cent of a railway's total mileage in any year.
- The 1989/90 annual rate scale for western grain transportation was completed in June. The 1989 canola rate scale was issued in January.

The *Western Grain Transportation Act* requires that the Agency conduct Western Grain Costing Reviews every four years to determine the cost of moving grain by rail. This review serves as the basis for establishing western grain subsidies and rate scales for the four subsequent crop years. In 1989, the Agency issued

several significant decisions in conducting this review relating to reduced train crew costs, productivity apportionments, net-to-gross ratios for grain dependent branch line investment, and cost of capital among others. The Agency reports to the Minister of Transport on this review March 31, 1990.

The Branch is comprised of four directorates -- Program Management and Coordination, Rail Rationalization, Rates and Payments, and Audit Services.

Western Grain Rates and Payments

Subsidy payments to Canadian National Railways (CN), Canadian Pacific Limited (CP), and BC Rail under the provisions of the *Western Grain Transportation Act*, which lower the costs to producers of transporting western grain, totalled \$568.3 million for 1989. These payments required the processing of 400,000 claimed rail car movements, through computerized edit programs and database systems, and extensive field validation. The Branch continues to monitor the CN and CP waybill systems, as required by subsidy payment procedures.

Subsidy payments are based on the government's portion of the annual rate scale. Rates are based on the variable cost of transporting statutory grain. The costs involved in determining the annual rate scale are developed in accordance with the *Uniform Classification of Accounts, Railway Costing Regulations* and *Railway Costing Manuals*. These costs, determined once every four years, are indexed annually to follow trends in railway prices for labour, fuel, material, and investment. These indexed prices are used to produce the annual rate scale.

In April 1989, the Branch became responsible for determining and processing payments to Central Western Railway (CWR). Previously the Grain Transportation Agency, administrators of the System Improvement Reserve Fund, made the payments to CWR based upon the Branch's recommendations. Payments for 1989 totalled \$1.1 million.

On behalf of Transport Canada, the Branch verified claims submitted by CN, CP, BC Rail and Central Western Railway under the Special Assistance Program Agreements. These agreements, terminated in July 1989, were created to provide temporary assistance to western grain producers. Final payment recommendations under this program were issued in November 1989. Total payment recommendations to the Minister of Transport for January 1989 to December 1989 were \$7.6 million.

The amount of the CN Adjustment recommendation is made annually to the Minister of Transport as required by the *Western Grain Transportation Act*.

Eastern Rates Payments

The Agency completed a major audit of the Eastern Rates program in order to issue final payments for the years 1982 to 1989.

Rail Rationalization

Pursuant to sections 157 to 181 of the *National Transportation Act, 1987*, the Agency evaluates applications from the railways for permission to abandon rail lines, or any portion of a rail line. The Agency must consider current and potential economic effects before rendering a decision. Shippers' requirements are carefully weighed against the objectives of enhancing railway cost effectiveness, reducing the federal subsidy burden, and meeting business requirements.

Railway line abandonment is a sensitive issue with industry, the public, and all levels of government. The Agency works to resolve concerns through extensive consultation with interested parties.

In 1989, CN had 1255 miles or 6.1 per cent of its rail network before the Agency for abandonment decisions. CN was permitted to abandon 815 miles or four per cent of its network in 1989 and 38 miles or 0.1 per cent were ordered retained. A further one per cent or 206 miles has been set for abandonment in 1990. Three cases representing one per cent or 196 miles have been carried into 1990 for completion.

The Agency rendered decisions on five per cent or 689 miles of CP's track system in 1989. Of this, 479 miles or 3.5 per cent were set for abandonment in 1989. The remaining 210 miles or 1.5 per cent, were ordered abandoned effective 1990, due primarily to statutory obligations relating to VIA Rail service requirements.

In summary, all pending branch line abandonments were dealt with by the Agency with the exception of two cases for which decisions are expected in 1990.

Western Grain Investment Monitoring

The Agency conducts quadrennial reviews, prescribed by the *Western Grain Transportation Act*, to determine the variable costs for the movement of western grain

for the most recent calendar or crop year. The Costing Review was performed this year to determine the base year costs for 1988 which will be used in rate scales for 1990-91, 1991-92, 1992-93, and 1993-94. The base year costs are indexed each year to reflect inflation according to changes in railway prices and grain tonnage forecasts.

The Act requires the Agency to monitor railway investment in plant and equipment for western grain transportation. The Agency concluded that the 1989 general investment plans submitted by CN and CP were fairly stated.

Branch Line and Passenger Train Service Payments

During 1989, the Agency administered subsidy programs for the operation of uneconomic branch lines and eligible passenger train services not operated by VIA Rail. Subsidy payments in 1989 totalled \$28.3 million. Final payments for CP branch line claims for 1985 and 1986, and Algoma Central Railway for 1986, were issued in 1989.

CN and CP Charges to VIA

The Agency is accountable to the Minister of Transport for the annual submission of charges made to VIA Rail by CN and CP for services rendered. These charges are calculated according to the *Railway Costing Regulations*.

Canola Rates

In accordance with Order-in-Council PC 1976-894, and section 112 of the *National Transportation Act, 1987*, the Branch established the 1989 minimum compensatory freight rates for the transportation of canola products.

Station Removals

All railway station removal submissions were completed for 1989. The October 1989 announcement by the Minister of Transport, regarding cuts in VIA passenger services, may affect this program.

TABLE 1
PAYMENTS, 1989
WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

In Respect of	Canadian National Railway Company \$	Canadian Pacific Limited \$	BC Rail Limited \$	Central Western Railway \$	Total \$
December 1988 ⁽¹⁾	27,562,236.40	20,696,316.24	215,944.47	—	48,474,497.11
January 1989	23,867,130.66	11,615,565.87	131,685.22	—	35,614,381.75
February	19,525,649.91	10,572,844.53	162,109.35	—	30,260,603.79
March	22,013,540.10	13,608,832.88	115,031.03	—	35,737,404.01
April	25,115,104.34	13,550,881.83	267,685.84	125,221.75	39,058,893.76
May	24,328,283.26	14,418,810.49	135,419.56	123,492.91	39,006,006.22
June	24,494,346.60	21,364,036.21	105,211.50	111,001.66	46,074,595.97
July ⁽²⁾	24,559,301.14	20,903,161.19	157,609.90	136,482.76	45,756,554.99
August	29,147,961.37	22,555,081.78	121,862.01	103,936.08	51,928,841.24
September	35,666,791.38	31,766,365.92	273,937.30	137,322.42	67,844,417.02
October	35,638,517.06	27,225,365.37	436,487.25	190,317.38	63,490,687.06
November	34,037,099.13	30,222,823.61	583,164.21	181,403.29	65,024,490.24
Total	325,955,961.35	238,500,085.92	2,706,147.64	1,109,178.25	568,271,373.16

⁽¹⁾ Paid in conjunction with payments in respect of January, February and March 1989 in accordance with *Railway Companies' Payments Regulations*.

⁽²⁾ Includes final instalment payments in respect of the 1988/89 crop year ending July 31, 1989.

TABLE 2

PAYMENTS IN RESPECT OF 1988 PAID TO DECEMBER 31, 1989
RAILWAY ACT AND NATIONAL TRANSPORTATION ACT, 1987

Payment Type	Total \$
<i>Railway Act</i>	
Section 270	
(Passenger Train Services)	5,999,634
Section 281	
(Eastern Rates Movements)	33,768,069
Sub-Total	39,767,703
<i>National Transportation Act, 1987</i>	
Section 178	
(Branch Lines)	22,318,069
Sub-Total	22,318,069
TOTAL	62,085,772

TABLE 3

**ORDERS AND DECISIONS, 1989
BRANCH LINE ABANDONMENT**

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
Newfoundland				
CN Stephenville	White's Road-Stephenville 0.00-7.00	7.00	1989-R-9 89/01/23	Ordered abandoned February 22, 1989.
Nova Scotia				
CP Kentville ¹	Kentville-Annapolis Royal 4.6-58.4	53.8	1989-R-182 89/07/13	Ordered abandoned July 13, 1990.
CP Yarmouth ¹	Annapolis Royal-Yarmouth 0.0-86.6	86.6	1989-R-182 89/07/13	Ordered abandoned July 13, 1990.
Prince Edward Island				
CN Borden ²	Charlottetown-Borden 0.00-42.40	42.40	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned December 31, 1989.
CN Kensington ²	Emerald Jct.-Linkletter 0.00-19.45	19.45	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned December 31, 1989.
CN Kensington	Linkletter-Tignish 19.45-84.61	65.16	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned October 15, 1989.
CN Montague	Mt.Stewart Jct.-Montague 0.00-25.61	25.61	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned October 15, 1989.
CN Murray Harbour	Maple Hill-Uigg 0.00-17.77	22.37	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned October 15, 1989.
CN Souris	Royalty Jct.-Souris 0.00-55.02	55.02	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned October 15, 1989.
CN Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Baltic 0.00-5.00	5.00	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned October 15, 1989.
New Brunswick				
CP Aroostook	Aroostook-Intl. Boundary 0.0-4.8	4.8	1989-R-41 89/03/03	Ordered abandoned May 2, 1989.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CN Caraque	East Bathurst-Tracadie 4.34-72.04 Incl. Shippigan Spur	74.97	1989-R-40 89/03/03	Ordered abandoned May 2, 1989.
CP Houlton	Debec-Intl. Boundary 0.0-5.0	5.0	1989-R-42 89/03/03	Ordered abandoned May 2, 1989.
CN St. Quentin	Tide Head-I.N.R. Jct. 0.00-103.50	103.50	1989-R-80 89/04/07	Ordered abandoned June 7, 1989.
CP Shogomoc	Woodstock-Newburg 51.5-54.2	2.7	1989-R-90 89/05/12	Ordered abandoned July 11, 1989. Abandonment stayed.
CP Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88.5-104.6	16.1	1989-R-90 89/05/12	Ordered abandoned July 11, 1989. Abandonment stayed.
CP Tobique	Perth Jct.-Plaster Rock 0.0-27.5	27.5	1989-R-91 89/05/12	Ordered abandoned July 11, 1989. Abandonment stayed.
CN Tormentine ²	Sackville-Tormentine 0.00-35.39	35.39	1989-R-180 89/07/12	Ordered abandoned December 31, 1989.
Quebec				
CP Beebe	Lennoxville-Beebe Jct. 2.9-32.9	30.0	1989-R-384 89/11/30	Ordered abandoned December 30, 1989.
CN Danville	Chaudière-Richmond 0.00-87.22 Incl. Industrial, Victo Container & Victoriaville Spurs	88.62	1989-R-21 89/02/08	Ordered abandoned October 16, 1989.
CP Drummondville	Foster-Drummondville 0.0-46.7 Incl. Drummondville & L'Avenir Spur	48.6	1989-R-366 89/11/21	Ordered abandoned December 21, 1989.
CN Granby	Granby-Clough 9.00-15.57	6.57	1989-R-317 ³ 89/11/09	Ordered abandoned December 9, 1989.
CN Granby	Clough-Chambly 15.57-44.00	28.43	1989-R-317 89/10/13	Ordered continued.
CP Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe 13.6-44.4	30.8	1989-R-178 89/07/04	Ordered abandoned July 4, 1990.
CP Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier 44.4-138.2	93.8	1989-R-177 89/07/04	Ordered abandoned December 31, 1989.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CN St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre 36.50-55.57	19.07	1989-R-389 89/12/01	Ordered abandoned January 2, 1990.
CN Sorel	Tracy-Sorel 45.50-47.16 Nicolet-St-Grégoire 77.00-84.20 Incl. Bécancour Spur	9.16	1989-R-45 89/03/09	Ordered continued.
CN Sorel	Sorel-Nicolet 47.16-77.00	30.14	1989-R-45 89/03/09	Ordered abandoned April 7, 1989.
CP Stanstead	Beebe Jct-Rock Island 0.0-2.4	2.4	1989-R-385 89/11/30	Ordered abandoned December 30, 1989.
CP Temiscaming	Temiscaming-Gendreau 40.5-47.9	7.4	1989-R-63 89/03/30	Ordered abandoned September 30, 1989.
CN Temiscouata	Cabano-Edmunston East 44.00-77.00	33.00	1989-R-54 89/03/20	Ordered abandoned October 16, 1989.
Ontario				
CP Carleton Place	Nepean-Carleton Place 9.0-28.1	19.1	1989-R-381 89/11/29	Ordered abandoned January 15, 1990.
CN Forest	St. Mary's-Lucan 0.00-15.50	15.50	1989-R-226 89/08/11	Ordered abandoned January 1, 1990.
CN Forest	Lucan-Parkhill 15.50-30.50	15.00	1989-R-169 89/06/22	Ordered abandoned July 22, 1989.
CN Kincardine	Listowel-Wingham 1.41-30.34	28.93	1989-R-24 89/02/13	Ordered continued.
CN Newmarket (Beeton & Alliston Spurs)	Beeton-Barrie 58.75-77.10 Mile 0.00-Mile 5.52	23.87	1989-R-231 89/08/15	Ordered abandoned January 1, 1990.
CN Renfrew	Nepean-Arnrior 0.00-27.20	27.20	1989-R-346 89/11/07	Ordered abandoned December 30, 1990.
CN Renfrew	Arnrior-Renfrew 27.20-43.78	16.58	1989-R-346 89/11/07	Ordered abandoned December 31, 1989.
CP Simcoe/ Waterford	Waterford-Simcoe Jct. 35.3-43.1 Brantford-L.E. & N. Jct. 63.7-78.9 Incl. Waterford Spur	7.8 16.3	1989-R-117 89/05/02	Ordered abandoned July 1, 1989.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CP Simcoe/ Waterloo	Main Street Galt-Brantford 0.0-19.4 Main Street Galt 0.0-0.8	19.4 0.8	1989-R-199 89/08/02	Ordered abandoned August 2, 1990.
CN Uxbridge (Campbellford Spur)	Peterborough-Lindsay 63.25-85.18 Incl. Lakefield Spur 0.00-9.51	31.44	1989-R-160 89/06/12	Ordered abandoned July 12, 1989.
CP Waterford	Hamilton-Brantford 41.0-61.0	20.0	1989-R-117 89/05/02	Ordered abandoned July 1, 1989.
Manitoba				
CN Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch 0.50-72.00	71.50	1989-R-232 89/08/14	Ordered abandoned January 1, 1990.
Saskatchewan				
CN Chelan	Reserve-Weekes 0.00-12.87	12.87	1989-R-81 89/04/07	Ordered abandoned June 6, 1989.
CN Corning	Peebles-Corning 0.00-14.40	14.40	1989-R-351 89/11/14	Ordered abandoned December 31, 1989.
CN Erwood	Baden-Hudson Bay 50.85-100.00	49.15	1989-R-249 89/09/05	Ordered abandoned January 2, 1990.
CP Kisbey	Griffin-Weyburn 43.6-60.9	17.3	1989-R-370 89/11/23	Ordered abandoned December 23, 1989.
CP Neudorf	Rocanville-Esterhazy 53.5-82.0	28.5	1989-R-118 89/05/03	Ordered abandoned June 2, 1989.
CN Porter	Oban Jct.-Cando 0.00-18.00	18.00	1989-R-352 89/11/14	Ordered abandoned December 31, 1989.
CP Shamrock	Archive-Tyson 0.0-70.3	70.3	1989-R-365 89/11/21	Ordered abandoned December 21, 1989.
Alberta				
CP Altawan	Notukeu-Manyberries 65.7-122.1	56.4	1989-R-370 89/11/23	Ordered abandoned December 23, 1989.
CN Coronado	Elk Point-Lindbergh 140.20-151.78	11.58	1989-R-27 89/02/13	Ordered abandoned March 15, 1989.

¹ Included in one application² Included in one application³ Addendum to 1989-R-317 issued November 9, 1989.

TABLE 4

BRANCH LINE ABANDONMENT APPLICATIONS ON HAND, DECEMBER 31, 1989

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
Nova Scotia			
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool Incl. Lunenburg, Blue Rocks, Yarmouth & Liverpool Town Spurs 42.25-109.07	77.02	Public hearing held July 18, 1989. Decision not yet issued.
CP Kentville ¹	Kentville-Annapolis Royal 4.6-58.4	53.8	Ordered abandoned July 13, 1990.
CP Yarmouth ¹	Annapolis Royal-Yarmouth 0.0-86.6	86.6	Ordered abandoned July 13, 1990.
Prince Edward Island			
CN Borden ²	Charlottetown-Borden 0.00-42.40	42.40	Ordered abandoned December 31, 1989.
CN Kensington ²	Emerald Jct.-Linkletter 0.00-19.45	19.45	Ordered abandoned December 31, 1989.
New Brunswick			
CP Shogomoc	Woodstock-Newburg 51.5-54.2	2.7	Abandonment stayed.
CP Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88.5-104.6	16.1	Abandonment stayed.
CP Tobique	Perth Jct.-Plaster Rock 0.0-27.5	27.5	Abandonment stayed.
CN Tormentine ²	Sackville-Tormentine 0.00-35.39	35.39	Ordered abandoned December 31, 1989.
Québec			
CN Chandler	Ste-Adélaïde-Gaspé 48.10-104.23	56.13	Notice of Reconsideration issued November 21, 1989.
CN Chapais	Franquet-Chapais 72.06-169.40	97.34	Public Hearing held June 12, 1989. Decision not yet issued.

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
CN Granby	Clough-Chambly 15.57-44.00	28.43	Ordered continued. To be reconsidered by December, 1991.
CP Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe 13.6-44.4	30.8	Ordered abandoned July 4, 1990.
CP Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier 44.4-138.2	93.8	Ordered abandoned December 31, 1989.
CN St. Raymond	Hedley-Jackson's 2.6-36.50	33.88	Ordered continued. To be reconsidered by December, 1990.
CN St. Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre 36.50-55.57	19.07	Ordered abandoned January 2, 1990.
CN Sorel	Tracy-Sorel 45.50-47.16 Nicolet-St-Grégoire 77.00-84.20 Incl. Bécancour Spur	9.16	Ordered continued. To be reconsidered by November, 1990.
Ontario			
CN Burford	Brantford-Burford 3.35-11.00	7.65	Ordered continued. To be reconsidered by November, 1990.
CP Carleton Place	Nepean-Carleton Place 9.0-28.1	19.1	Ordered abandoned January 15, 1990.
CN Forest	St.Mary's-Lucan 0.00-15.50	15.50	Ordered abandoned January 1, 1990.
CN Kincardine ³	Listowel 0.00-1.41	1.41	Ordered continued. To be reconsidered by August, 1990.
CN Kincardine	Listowel-Wingham 1.41-30.34	28.93	Ordered continued. To be reconsidered by August, 1990.
CN Marmora	Picton-Trenton 0.05-30.15 Incl. Bethlehem Spur 0.00-4.23	34.33	Application received November 28, 1989.
CN Meaford	Barrie-Collingwood 1.09-31.40 Incl. Penetang Spur 0.00-2.00 Incl. Pretty River Spur 0.00-0.92	3.23	Application received November 28, 1989.
CN Newmarket (Beeton & Alliston Spurs)	Beeton-Barrie 58.75-77.10 0.00-5.52	23.87	Ordered abandoned January 1, 1990.

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
CN Newton ³	Stratford-Palmerson 1.17-36.62	35.45	Ordered continued. To be reconsidered by August, 1990.
CN Owen Sound ³	Palmerston-Owen Sound 0.00-71.43	71.43	Ordered continued. To be reconsidered by August, 1990.
CN Renfrew	Nepean-Arnprior 0.00-27.20	27.20	Ordered abandoned December 30, 1990.
CN Renfrew	Arnprior-Renfrew 27.20-43.78	16.58	Ordered abandoned December 31, 1989.
CP Simcoe/ Waterloo	Main Street Galt-Brantford 0.0-19.4 Main Street Galt 0.0-0.8	19.4	Ordered abandoned August 2, 1990.
CN Smith's Falls	Richmond-Smith's Falls 13.00-34.05	21.05	Notice of Reconsideration issued November 30, 1989.
CN Taschereau	La Sarre-Cochrane 99.00-181.42	82.42	Ordered continued. To be reconsidered by June, 1990.
CN Uxbridge	Lindsay-Stouffville 0.00-40.31 Incl. Campbellford Spur 85.18-86.28 Incl. Haliburton Spur 0.00-0.53 Incl. Lindsay River Branch 0.00-3.20 Incl. Lindsay Industrial Spur 0.00-2.50	47.65	Application received November 28, 1989.
Manitoba			
CN Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch 0.50-72.00	71.50	Ordered abandoned January 1, 1990.
CP Lac du Bonnet	Molson-Lac du Bonnet 43.6-65.7	22.1	Application received December 13, 1989.
CN Neepawa	Neepawa-Rosburn Jct. 33.60-37.79	4.19	Abandonment authorized contingent upon construction of connection.
CN Rosburn	Rosburn Jct.-Bethany 0.00-11.90	11.90	Abandonment authorized contingent upon construction of connection.
Saskatchewan			
CN Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer 39.37-85.00	45.63	Ordered continued. To be reconsidered by August, 1990.

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
CP Coronation	Major-Compeer 22.9-43.1	20.2	Application received December 13, 1989.
CP Empress	Leader-Empress 89.9-111.0	21.1	Application received December 13, 1989.
CN Erwood	Baden-Hudson Bay 50.85-100.00	49.15	Ordered abandoned January 2, 1990.
CP Kisbey	Arcola-Stoughton 0.5-23.3	22.8	Application received December 13, 1989.
CN Preeceville	Preeceville-Kelvington 72.73-112.87	40.14	Ordered continued. To be reconsidered by July, 1990.
Alberta			
CP Sterling	Manyberries-Orion 0.0-6.0	6.0	Application received December 13, 1989.
British Columbia			
CP Boundary	Robson West-Midway 30.7-126.6 Incl. Carson & Carmi Spurs	100.3	Ordered continued. To be reconsidered by October, 1990.
CN Cowichan	Victoria 0.00-1.90	1.90	Ordered continued. To be reconsidered by April, 1990.
CN Cowichan	Victoria 0.00-1.37	1.37	Ordered continued. To be reconsidered by April, 1990.
CP Princeton (Inc. 12.3 miles of Okanagan Falls Spur off Mile 0.5)	Penticton-Spence Bridge 0.0-177.8	190.1	Application received December 13, 1989.

¹ Included in one application² Included in one application³ Included in one application



LEGAL SERVICES

Legal Services provides legal advice to the Chairman, Members, and NTA staff.

Organized as a law office, Legal Services is headed by the General Counsel. Legal staff is composed of two Assistant General Counsel and eight lawyers. Other staff members include a para-legal, the General Counsel's administrative assistant, three secretaries and a receptionist.

Legal Services is involved in all cases before the Agency. In 1989, Legal Services actively participated in the VIA Rail pricing inquiry, numerous abandonment hearings and various special projects.

The legal work is varied. Staff lawyers provide advice on the interpretation and application of all statutes and regulations affecting the Agency's activities, and on the Agency's powers and jurisdiction. They recommend Agency actions and advise on the legal aspects of NTA decisions. Counsel assist Members and staff to evaluate and analyse applications, complaints and interventions made to the Agency. The lawyers represent the Agency at public hearings and ensure that the hearings are conducted properly. In addition, counsel represent the Agency in appeals of NTA decisions in respect to jurisdictional matters before the Federal Court of Canada and the Supreme Court of Canada.

Finally, counsel prepare legal opinions, give legal advice, review, revise or draft documents, act as counsel on ongoing cases, and participate in special projects.

CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

CASES DISCONTINUED IN 1989

F.J. Turner and Turn-Air Ltd. v. Her Majesty the Queen in Right of Canada

Federal Court - Trial Division
File: T-859-86

The plaintiff filed his statement of claim on April 3, 1986, claiming damages alleged to have resulted from Air Transport Committee (ATC) Order No. 1984-A-130, dated April 4, 1984, in which the ATC cancelled the plaintiff's air licence. Because his licence was reinstated July 26, 1985, the plaintiff alleges damages suffered during the period when he was not operating.

The plaintiff filed his Notice of Discontinuance with the Court on March 3, 1989.

CASES DECIDED IN 1989

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency and Bowater Mersey Paper Company

Federal Court of Appeal
File: A-1147-88

CN applied to abandon the operation of part of the Chester Subdivision on June 18, 1988. Bowater Mersey Paper Company (Bowater) opposed the abandonment and asked for disclosure of CN confidential cost data so Bowater could make submissions before the Agency made its actual loss determination. The Agency held an oral hearing on this question and ruled on August 1, 1988 that CN had to disclose certain data to Bowater. On August 19, 1988, the Agency issued a clarification letter which corrected a mistake in the August 1 decision to make it clear that CN was to disclose all working papers except those containing unit costs.

CN applied for and received leave to appeal the Agency's August 19 letter. The appeal was heard on December 19, 1988 and the Court reserved its decision.

On the appeal, CN argued that the Agency exceeded its jurisdiction by issuing the August 19 letter because the correction was substantial and not clerical. CN also asserted that, if the Agency had jurisdiction, it

breached the rules of natural justice by not hearing from CN before the correction was made. Alternatively, CN argued that the Agency abused its power by making the correction, thereby rendering the original August 1 decision unreasonable.

On January 18, 1989, the appeal was granted.

VIA Rail Canada Inc. v. National Transportation Agency & Voyageur Colonial Limited et al.

Federal Court of Appeal
File: 89-A-300

On January 19, 1989, VIA Rail Canada Inc. filed a motion for leave to appeal a National Transportation Agency decision dated December 19, 1988 which found that the fares in two VIA discount tariffs were prejudicial to the public interest.

VIA alleged that:

1. the Agency had no jurisdiction to make the report which it made;
2. the Agency erred in its construction of the concept "prejudice to the public interest" within the meaning of subsection 281(3) of the *Railway Act*;
3. the Agency exceeded its jurisdiction by escalating the investigation into an inquiry on VIA's business practices; and
4. the findings of the Agency were insupportable on the evidence taken as a whole.

On February 17, 1989 the case was heard and on March 1, 1989, the Federal Court of Appeal denied leave to appeal.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 89-A-314

On May 17, 1989, Canadian National Railway Co. filed a motion for leave to appeal National Transportation Agency Order No. 1988-R-1215 dated December 23, 1988.

This order prescribed the Uniform Classification of Accounts and Related Railway Records dated January 1, 1989 for use by all railway companies subject to the jurisdiction of the National Transportation Agency.

On August 3, 1989, the Federal Court refused to grant Canadian National Railway Co. leave to appeal.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and Alberta Gas Chemicals Ltd.

Federal Court of Appeal
File: A-1167-88

Alberta Gas Chemicals Ltd. (AGCL) applied to the National Transportation Agency on July 25, 1988 under section 136 of the *National Transportation Act, 1987* to establish a competitive line rate (CLR) between AGCL and CP for methanol traffic moving from Medicine Hat, Alberta to Shelby, Montana. After consideration of pleadings, the Agency established the CLR on September 8, 1988 by Order No. 1988-R-798.

CP applied for and received leave to appeal the Agency order on November 25, 1988. CP argued that the Agency made errors in law and jurisdiction in setting the CLR in that Shelby, Montana is not the true destination for the traffic and that there is no continuous route between the origin and destination points which is operated by two or more carriers within the meaning of the CLR provisions.

By judgment dated October 25, 1989, the appeal was dismissed without costs.

CASES PENDING

Canadian Pacific Limited v. Canadian Transport Commission and Canadian National Railway Co.

Federal Court of Appeal
File: A-263-85

Canadian Pacific Limited (CP Limited), the appellant, submits that the Railway Transport Committee by its Order No. R-37470 dated November 15, 1984, erred in its finding that special interswitching charges must be set at a compensatory level pursuant to section 276 of the *Railway Act*, such a finding being contrary to both the spirit and the letter of section 3 of the *National Transportation Act*. It further claims that the committee also erred in failing to find that General Order T-12 was applicable at Montreal East, and that even if General Order T-12 were not to be applicable at Montreal East,

then special interswitching charges, which have applied to this location since 1908, ought to be continued.

Canadian National Railway Company, besides arguing that the appellant "has failed to show any legally arguable case", asked the Court to strike from the record any and all irrelevant and inappropriate matters to the legal issue and on which the Commission "did not make any pronouncement".

Leave to appeal was granted on March 1, 1985 and on March 11, CP Limited filed its notice to appeal which added that the RTC "erred in law in failing to find that *The Freight Traffic Interswitching Regulations*, 1978, C.R.C. ch. 1210, were applicable at Montreal East by virtue of section 93 of the *Railway Act* which section was intended to preserve the acquired rights of shippers".

No other proceedings have since been filed in Court.

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission, Canadian Pacific Limited and Union Carbide Canada Ltd.

Federal Court of Appeal
File: A-551-86

In this case Canadian National Railway Company (CN), by leave to appeal granted September 10, 1986, appeals from the majority decision of the Review Committee dated September 17, 1985 and reasons for the decision dated June 6, 1986. It is alleged that the committee erred on a question of law and jurisdiction by concluding that CN's special switching tariffs governing the interchange of traffic at Montreal East were not subject to a compensatory level of rates prescribed pursuant to section 276 of the *Railway Act* (RA), and by ordering that these rates be restored to a previous non-compensatory level.

The appellant further submitted that the intent of the *National Transportation Act* (NTA, 1967) was to improve the financial viability of railway companies and, therefore, such legislation must be given the fair and liberal interpretation enunciated in section 11 of the *Interpretation Act*.

The fact that subsection 272(3) of the RA, relating to the movement of grain and flour to eastern Canada, and section 23 of the NTA, 1967, relating to complaints against rate, tariff or toll provisions, are subject to an appropriate consideration of section 276 of the RA, governing the compensatory level of rates and tariffs, is regarded by the appellant as highly significant.

CP Limited, a respondent, argued that the application for leave to appeal should be denied because the Commission correctly held that sections 276 and 277 of the RA do not apply to special interswitching charges but to freight rates which interswitching charges are not. Only freight rates should thus be compensatory.

The case is still pending.

Canadian Pacific Limited v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
File: A-509-86

Pursuant to leave to appeal granted July 23, 1986, CP Limited is appealing Railway Transport Committee Order No. R-39175 dated March 10, 1986, which allowed for an increase in CN's interswitching charges applying in Montreal, Quebec. The applicant alleges that the CTC erred in law in allowing these increases and in failing to find that they were precluded by:

- section 93 of the *Railway Act*;
- *Freight Traffic Interswitching Regulations*; and
- a decision of the Review Committee dated September 17, 1985.

The case has yet to be heard.

Canadian Pacific Limited v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
File: 86-A-332

On October 28, 1987, the applicant was granted leave to appeal Railway Transport Committee Order No. R-39414 dated May 28, 1986, which ordered new tolls for movements of rapeseed oil and meal. The applicant submits that the CTC exceeded its jurisdiction in ordering the filing of joint rates.

The case has not yet been heard.

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
File: A-753-87

On August 28, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the Railway Transport Committee dated March 4, 1987 which denied the inclusion by CN of the

costs associated with the removal of the high level bridge over the Trent River in subsidy claims for the Campbellford Subdivision.

The case is still pending.

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
File: A-834-87

On September 10, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the CTC Review Committee dated May 5, 1987 which dismissed an application by CN for a review of part of RTC Order No. R-39889 dated October 10, 1986.

The effect of this decision was to prevent CN from abandoning its freight operations on a branch line that also has a passenger service on it.

CN submits that the Review Committee erred in law in construing the provisions for abandoning operations on a branch line contrary to law, and in breach of established rules for statutory construction.

The appeal has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
File: A-1025-87

On September 14, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the Railway Transport Committee dated June 3, 1987 which concluded that the Denison Spur is a railway within the definition of "railway" as contained in section 2 of the *Railway Act*.

CN submits that the CTC erred on a question of law or jurisdiction in coming to the above conclusion.

This case is still pending.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and Cargill Limited

Federal Court of Appeal
File: A-867-88

On July 28, 1988 the Court granted Canadian Pacific Limited (CP) leave to appeal Decision No. 135-R-1988 of the National Transportation Agency dated June 1, 1988 which found that the refusal by CP to route traffic

in the manner requested by Cargill Ltd. was a breach of CP's common carrier obligations.

The case has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 88-A-346

Canadian National Railway Company (CN), by notice of motion dated September 1, 1988, seeks leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 206-R-1988 dated August 2, 1988 concerning the rescission of certain Railway Transport Committee (RTC) orders applicable on special interswitching at Montreal East, Quebec; and Hamilton, North Bay and Toronto, Ontario.

CN's application is based in the following issues of law and jurisdiction:

- The Agency erred in concluding that, upon the coming into force of the *NTA, 1987*, and enactment of the *Railway Inter-switching Regulations* as of January 1, 1988, these statutory instruments did not have the effect of superseding the non-compensatory rates prescribed pursuant to previous orders of the RTC.
- Alternatively, the Agency erred in concluding that the implementation of a compensatory level of rates for inter-switching services were subject to the prior publication by the rail carrier of a tariff subject to at least 30 days prior notice before its effective date as contemplated by subsection 117(1), *NTA, 1987*.
- The application for leave to appeal raises important questions of law and jurisdiction with respect to the interpretation of the recently-enacted *National Transportation Act, 1987* and the consequent powers of the National Transportation Agency.

The case is still pending.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 88-A-355

Canadian National Railway Company (CN), by notice of motion dated September 16, 1988, seeks leave to appeal National Transportation Agency Decision No.

269-R-1988, dated August 17, 1988 which found that the Domtar facility at Donnacona, Quebec was reasonably close to the CN/CP interchange at Allenby, Quebec and should be deemed to be within the inter-switching limits pursuant to section 152 of the *NTA, 1987*.

CN's application is based on the following issues of law and jurisdiction:

- The Agency did not have any evidence to support its conclusion.
- There was a breach of the rules of natural justice in that staff conducted a private meeting and had conversations with Domtar without giving CN an opportunity to comment.
- The Agency erred in interpreting subsection 152(3) of the *NTA, 1987* by computing distance on a radial basis rather than the track distance.
- The Agency erred in finding the interchange to be reasonably close.

The case is still pending.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency, Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd., Ward Marketing Ltd. and Canada Malting Co. Limited

Federal Court of Appeal
File: A-89-81

The Agency decided on October 7, 1988 that item 2135 of CP Tariff 6200 containing storage charges applicable to grain, crops and products on CP Rail tracks in British Columbia did not constitute charges for the actual movement of the grain and were therefore outside the *Western Grain Transportation Act* and lawful. However, this decision only applied to Canadian Pacific Limited owned equipment and not for products destined offshore.

CP Limited was granted leave to appeal on February 20, 1989. Since that time, cross-appeals have been filed by Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd. and Canada Malting Co. Limited.

The case is still pending.

Westwind Aviation Corporation carrying on business as "Air West" v. National Transportation Agency and Perimeter Airlines (Inland) Ltd.

Federal Court of Appeal
File: 89-A-313

On April 3, 1989, Air West filed an application for leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 105-A-1989 dated March 3, 1989 which denied an application by Air West for an exemption of the route protection condition of Licence No. ATC 3762/84(C) to permit it to operate charter flights between points named under Perimeter Airlines (Inland) Ltd.'s class 2 Licence No. 882558.

The motion for leave to appeal has not yet been heard.

Minister of Transportation and Public Works of P.E.I. v. Canadian National Railway Co. and National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 89-A-328

On August 7, 1989, the Minister of Transportation and Public Works of P.E.I. filed an application for leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 348-R-1989 and Order No. 1989-R-180 in relation to the abandonment by Canadian National Railway Co. of eight lines of railway used in or to serve P.E.I.

The motion for leave to appeal has not yet been heard.

ACE - Atlantic Container Express Inc. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 89-A-329

On October 11, 1989, ACE filed an application for leave to appeal National Transportation Agency Decisions dated September 13 and October 3, 1989 in which the Agency ruled that ACE was not entitled to full disclosure of confidential information concerned with a complaint made by ACE pursuant to sections 35 and 113 of the *National Transportation Act, 1987*.

ACE had complained that certain rates to Newfoundland and the Maritimes were not in accordance with the Terms of Union and were not compensatory. ACE claims that in order for it to participate meaningfully in the proceedings, it must have access to all of the confidential information.

The motion for leave to appeal has not yet been heard.

Forest City Trading Group, Inc. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 89-A-342

On October 12, 1989, Forest City Trading Group, Inc. filed an application for leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 456-R-1989 which denied relief pursuant to sections 59, 60 and 147 of the *National Transportation Act, 1987* with respect to certain alleged confidential contractual rebates on lumber movements.

The motion for leave to appeal has not yet been heard.

Her Majesty's Attorney General for Newfoundland v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 89-A-381

On October 26, 1989, Her Majesty's Attorney General for Newfoundland filed an application for leave to appeal the National Transportation Agency's decision to hold a public hearing into the question of how term 32(2) of the Terms of Union is to be applied.

This decision was made with respect to a complaint made to the Agency that certain rates to Newfoundland are not in accordance with the Terms of Union.

Newfoundland claims that the Agency has no jurisdiction to hold the hearing.

The motion for leave to appeal has not yet been heard.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 89-A-336

On December 14, 1989, Canadian Pacific Limited filed an application for leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 570-R-1989 dated November 15, 1989.

This decision ordered the railway companies to file a submission on productivity savings for Agency consideration in the calculation of 1988 base year costs as required by section 38 of the *Western Grain Transportation Act*.

The applicant claims that the Agency erred in law and exceeded its jurisdiction by misinterpreting subsection

38(1) and paragraph 38(2)(a) of the *Western Grain Transportation Act*.

The motion for leave to appeal has not yet been heard.

Canadian National Railway Company v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 89-A-337

On December 14, 1989, Canadian National Railway Company filed an application for leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 570-R-1989 dated November 15, 1989.

This decision ordered the railway companies to file a submission on productivity savings for Agency consideration in the calculation of 1988 base year costs as required by section 38 of the *Western Grain Transportation Act*.

The applicant claims that the Agency erred on questions of law and jurisdiction by misinterpreting subsections 38(1) and 38(2) of the *Western Grain Transportation Act*.

The motion for leave to appeal has not yet been heard.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and Alberta Gas Chemicals Ltd.

Supreme Court of Canada
File: 21742

On December 21, 1989, Canadian Pacific Limited filed an application for leave to appeal Federal Court judgment pronounced on October 25, 1989 which dismissed Canadian Pacific Limited's appeal of an Agency decision establishing a competitive line rate for the transportation of methanol from Medicine Hat, Alberta to the U.S. border.

The application for leave was made on the following grounds:

1. The questions involved in the proposed appeal are of public importance that ought to be decided by the Supreme Court of Canada.
2. The Federal Court of Appeal erred in law in deciding that the *National Transportation Act, 1987* authorizes the Respondent to establish a competitive line rate when there is no competitive line.

3. The Federal Court of Appeal erred in law in its interpretation of the word "destination".

The application for leave to appeal has yet to be heard.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and CSP Foods Ltd.

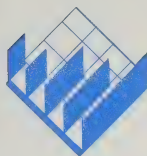
Federal Court of Appeal
File: 89-A-338

On December 22, 1989, Canadian Pacific Limited filed an application for leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 596-R-1989 dated November 24, 1989 which ordered Canadian Pacific Limited to issue a tariff as requested in an application by CSP Foods Ltd.

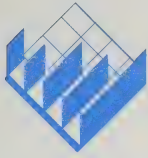
CSP Foods Ltd.'s application to the Agency requested that the Agency order CP Limited to publish rates for the movement of canola oil and meal from Altona and Harrowby, Manitoba and Nipawin, Saskatchewan to Winnipeg, Manitoba for furtherance to destinations in the United States.

The applicant's grounds for the application are that the Agency erred as a matter of law or of jurisdiction in finding that subsection 115(1) of the *National Transportation Act, 1987* requires the applicant to issue a tariff in respect of the transportation of traffic which is to move over a continuous route, portions of which are operated by two or more railway companies (through traffic), as contemplated by sections 129 to 133 of the Act.

The motion for leave to appeal has yet to be heard.



CORPORATE MANAGEMENT AND REGIONAL OPERATIONS BRANCH



CORPORATE MANAGEMENT

The Branch provides a complete range of management and administrative services to support Agency operations. The Branch coordinates the development and operation of the NTA's management processes and related information systems; provides comprehensive financial and general administrative services in support of NTA programs in compliance with government administrative policies; and develops and maintains effective public relations on behalf of the Agency.

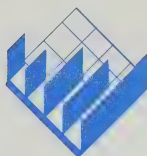
The **Financial Services Directorate** develops and implements the NTA's strategic planning and resource management processes, and develops and implements financial administration policies, programs and systems.

The **Administrative Services Directorate** provides services and implements systems for materiel management, accommodation, records management, telecommunications, security, forms and manuals control, contract administration and other administrative functions. In addition, the Directorate is responsible for library services.

The **Informatics Services Directorate** develops and implements policies and plans governing electronic data processing (EDP)-based information management in the NTA; develops EDP systems in response to the operational and administrative needs of the NTA; and provides advice on the application of EDP technology to NTA operations.

The **Communications Services Directorate** provides information to the public and the news media on Agency decisions and orders, as well as on its responsibilities; provides a full range of communication services to the Chairman, Members and staff of the NTA.

The **Internal Audit Directorate** is responsible for a comprehensive internal audit program, aimed at providing the Chairman and senior management of the NTA with an independent assessment of and recommendations on the efficiency, economy and effectiveness of management policies and practices, and on compliance with the NTA's legislative mandate and central agency directives.



REGIONAL OPERATIONS

Pacific Region

Suite 1836, Royal Centre
1055 West Georgia Street
Vancouver, British Columbia V6E 3P3
Tel: (604) 666-2050
Fax: (604) 666-3377

Northern Region

Suite 304, Mezzanine Level
Air Terminal Building
Whitehorse Airport
Whitehorse, Yukon Y1A 3E4
Tel: (403) 668-4453
Fax: (403) 668-7954

Western Region

Third Floor
350 Third Avenue North
Saskatoon, Saskatchewan S7K 6G7
Tel: (306) 975-5201
Fax: (306) 975-5206

Ontario Region

28 North Cumberland Street
Thunder Bay, Ontario P7A 4K9
Tel: (807) 345-3534
Fax: (807) 345-8045

Quebec Region

7th Floor
Dominion Public Building
685 Cathcart Street
Montreal, Quebec H3B 1M7
Tel: (514) 283-7620
Fax: (514) 283-9702

Atlantic Region

Assumption Place
770 Main Street
Moncton, New Brunswick E1C 9L5
Tel: (506) 857-7444
Fax: (506) 857-7105

Under section 20 of the *National Transportation Act, 1987*, the Agency is empowered to establish regional offices outside of the National Capital Region with one to be located in Atlantic Canada and one in the West. To make its services accessible and responsive to transportation users throughout Canada, the Agency has decided to have regional offices in the following locations: the North (Whitehorse); the Pacific (Vancouver); the West (Saskatoon); Ontario (Thunder Bay); Quebec (Montreal); and the Atlantic (Moncton).

This following section describes the 1989 activities of the offices in Atlantic and Western Canada, both of which were established in 1988. There are no individual reports on the other offices in Montreal, Thunder Bay, Vancouver and Whitehorse since they only became operational during the year.

Atlantic Regional Office

The Atlantic Canada office opened in June 1988. The regional office, for the most part, is designed to be a "microcosm" of the activities administered by headquarters staff currently located in Hull. The four program areas for which the Atlantic Canada office has responsibility in respect of local matters are as follows:

- **Dispute Resolution:** assists in resolving economic disputes between carriers and users of transportation services in the interests of efficiency and utility in the Atlantic Region. It also has responsibilities for monitoring the effects of economic concentration in the marketplace, including mergers and acquisitions, as well as processing applications related to rail infrastructure.
- **Rail Rationalization:** involves assessing rail passenger and branch line rationalization issues, including assisting with public hearings on line abandonments and in the drafting of related Agency decisions and orders.
- **Market Entry and Analysis:** provides three main functions: the administration and enforcement of standards for transportation entry and exit; preparation of advice with respect to the negotiation and implementation of international agreements as they may pertain to Atlantic Canada; and, assisting with annual reviews to measure the specific effects of the new *National Transportation Act, 1987*.
- **Rate Based Subsidies:** includes the administration of freight rate subsidy programs applicable to the region. The Atlantic regional

office administers two such programs: the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA). Annual subsidies disbursed under these two Acts amount to \$80.7 million. The Branch supplements desk audit functions with field audits in Atlantic Canada to verify claims made under the subsidy programs and arranges for subsidy payments to over 8,000 certified claimants under these programs.

Transition

During the past year, the regional office firmly established its presence in Moncton. In addition to the regional Member, the office has 45 employees, most of whom are involved with the rate-based subsidy programs.

Accomplishments

In line with its subsidy administration functions, 12,479 claims under MFRA/ARFAA had been processed by the end of November 1989, and 60 field audits had been conducted by the office's audit team throughout the programs' "select territory", which includes all territory to the east of the city of Lévis and south of the St. Lawrence River. In the course of the past year, the office has been active in 12 air enforcement cases, has participated actively in seven branch line abandonment cases in Atlantic Canada, and in a number of important rail infrastructure dispute resolution cases.

The Atlantic regional office is looking forward to technological changes which will be brought about by the computerization of its subsidy administration and line function activities.

Western Regional Office

During 1989, the Western Regional office in Saskatoon continued to carry out local administration of the three major program areas which are the responsibility of the National Transportation Agency: transportation subsidies, dispute resolution, and market entry and analysis.

Transportation Subsidies: This function provides regional input into the activities concerned with rail rationalization, cost-based and rate-based subsidies, and financial analysis.

During the year regional staff participated in the processing of a number of rail abandonment applications, which included responses to interventions, general correspondence, and the

preparation of draft orders and decisions. Regional staff are responsible for conducting internal verification audits of grain moved under the *Western Grain Transportation Act*, resulting in extensive contacts and visits with various shippers across Western Canada during 1989. As well, grain-related investment plans of both railways were analysed on behalf of headquarters. Regional staff participated in the WGTA quadrennial costing review sessions held throughout the year. Regional staff supervised the monitoring of expenditures by railway companies with respect to grain-dependent branch lines pursuant to the WGTA.

Dispute Resolution: This function assists in resolving economic and infrastructure disputes between carriers and users of transportation services.

Regional staff conducted a formal Inquiry under the *National Transportation Act, 1987* involving the relocation of CN yard facilities in the downtown core of Edmonton, Alberta. The regional office handled the federal regulatory inspection and approval process for a new railway line into a major new pulp and paper mill at Peace River, Alberta. The regional office continued to monitor the progress being made towards fulfilment of a major rail relocation project in Regina, Saskatchewan. Important projects involving rationalization of passenger train services and facilities in Northern Ontario, Northern Alberta, and Northern British Columbia were also completed.

A number of shippers brought forward substantial complaints about the adequacy of intermodal facilities and the lack of appropriate interchange facilities in Saskatchewan. In addition, shippers asked for advice or interpretations of various rail tariff provisions. Regional staff provided assistance to headquarters with respect to a formal Inquiry into complaints involving the adequacy of rail flat-car services in Northern Manitoba.

The rail infrastructure program completed a transition from a safety-based program (transferred to Transport Canada) to one that is focused on matters of public convenience and cost sharing between affected parties. In conjunction with this transition, major responsibilities for the discharge of this program in Western Canada were transferred to the regional office. A total of 233 applications and other regulatory approvals were also handled by the regional office during the year.

Finally, 70 cases in the air/marine area were resolved by regional staff. Disputes involved international and domestic passenger and cargo carriage. Information concerning the nature of disputes involving air transport carriers is provided to the Industry Monitoring

group at headquarters for use in conjunction with statutory reviews mandated by the *National Transportation Act, 1987*. In the area of transportation services for persons with disabilities, the regional office investigated and resolved issues concerning airport facilities and a pedestrian rail crossing.

Market Entry and Analysis: In the region, this involves the administration and enforcement of standards for transportation entry and exit, preparation of advice with respect to the negotiation and implementation of international agreements as they may pertain to Western Canada, and annual reviews to measure specific effects of the new legislation.

Regional staff received and processed the following applications: 39 for southern Canadian air licences, 112 for Class 4 (charter) air licences, seven for temporary air authorities, and 43 for Class 9-4 international air charter licences.

In the area of annual reviews, consultations were held with the Saskatchewan government and various federal government departments in Western Canada concerning the effects of the new legislation. Meetings were held with the users of the Lake Athabasca barge system and with certain motor carriers operating in Saskatchewan. Meetings were also held with representatives of various northern communities to discuss the impact of the new regulations on local air service. Liaison was also maintained, in cooperation with regional Dispute Resolution staff, with air and rail carriers in order to obtain and report on the effects of transport regulatory reform on both the consumers and providers of transportation services in Western Canada.

TABLE 1

**ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAMS
PAYMENTS CERTIFIED, 1989**

	Amount Certified ⁽¹⁾ 1988			Amount Certified ⁽¹⁾ 1989		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
<i>Maritime Freight Rates Act</i>						
Westbound	13.3	—	—	6.0	—	—
Intra	—	—	—	—	—	—
<i>Atlantic Region Freight Assistance Act</i>						
Section 3 (Westbound)	—	23.0	—	—	21.2	—
Section 6 (Selective Westbound)	3.8	8.1	—	2.2	7.7	—
Section 6 (Selective Intra)	7.6	40.1	0.8	4.9	38.2	0.6
Total for Program	24.7	71.2	0.8	13.1	67.1	0.6
Total of Claims Accepted for Audit	156	13,971	34	113	14,406	21
Number of Claims Processed	150	14,262	37	77	13,222	30

⁽¹⁾ Millions of dollars



HUMAN RESOURCES BRANCH

The Human Resources Branch provides a complete range of human resources services to support Agency operations.

The Branch develops and implements strategic human resources policies, plans and programs as an essential component of the Agency's long-term policy, planning, and program development process. In addition the Branch provides advice, assistance and services to NTA management. The Branch is divided into the Compensation and Employee Relations Directorate and the Resourcing Programs Directorate.

The **Compensation and Employee Relations Directorate** administers the position classification, organization analysis and language identification programs including classification audit, monitoring and review, and classification grievances. The Directorate also administers the employee relations, pay and benefits, and other related programs such as occupational health and safety and conflict of interest.

The **Resourcing Programs Directorate** administers human resources planning, recruitment, selection and work force adjustment, training and development, official languages program and training, employment equity and various management category programs. The Directorate is also responsible for the administration of the employee assistance and the performance review and employee appraisal programs.



RESSOURCES HUMAINES

La Direction générale des ressources humaines fournit une gamme complète de services de ressources humaines servant de soutien administratif à l'Office. La direction générale élabore et met en œuvre les politiques, plans et programmes stratégiques de ressources humaines qui constituent un volet essentiel du processus à long terme d'élaboration des politiques, plans et programmes de l'Office. Elle fournit en outre des avis, de l'aide et des services à la direction de l'ONT. Elle comporte deux directions : la Direction des rémunérations et des relations de travail et la Direction des programmes de ressourcement.

La Direction des rémunérations et des relations de travail administre les programmes de classification de postes, d'analyse de l'organisation et de l'identification linguistique, y compris la vérification, la surveillance et la revue de la classification et les griefs en cette matière. Elle est également responsable des relations de travail, de la rémunération et des avantages accordés aux employés ainsi que d'autres programmes connexes, tels que ceux de la santé et de la sécurité au travail et celui des conflits d'intérêt.

La Direction des programmes de ressourcement est chargée de l'application des programmes de planification, de recrutement et de sélection des ressources humaines, de réaménagement des effectifs, de formation et de perfectionnement du personnel. Elle voit aussi aux programmes de bilinguisme et de formation en langues officielles, d'équité en matière d'emploi ainsi qu'à divers autres programmes de gestion. Elle a également la responsabilité d'administrer les programmes d'aide aux employés ainsi que ceux ayant trait au rendement et à l'évaluation du personnel.

TABLEAU 1

PROGRAMME DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT
DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE
PAIEMENTS CERTIFIÉS POUR L'ANNÉE 1989

Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes		Lois sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique	
Trafic en direction ouest	13,3	—	—
Trafic intérieur	—	—	—
Article 3 (Trafic en direction ouest)			
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic en direction ouest)	3,8	8,1	—
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic intérieur)	7,6	40,1	0,8
Total (Programme)	24,7	71,2	0,8
Total des réclamations acceptées pour vérification	156	13 971	34
Nombre de réclamations examinées	150	14 262	37
Paielements certifiés⁽¹⁾ 1988			
Chemin de fer	Camion	Bateau	Chemin de fer
—	—	—	—
—	—	—	—
Paielements certifiés⁽¹⁾ 1989			
Chemin de fer	Camion	Bateau	Chemin de fer
—	—	—	—
—	—	—	—
Total des réclamations acceptées pour vérification			
Nombre de réclamations examinées			

(1) Millions de dollars

Dans le cadre de l'examen annuel, des consultations et divers ministères du gouvernement fédéral au sujet des effets de la nouvelle législation. De plus, des rencontres ont eu lieu avec les usagers du système de péniches du lac Athabasca et avec certains transporteurs routiers opérant en Saskatchewan, de même qu'avec des représentants de diverses communautés du Nord afin de discuter de l'impact des nouveaux règlements sur le service aérien local. De concert avec le secteur régional du Règlement des différends, le groupe régional de l'Entrée sur le marché et de l'analyse du marché a en outre maintenu la relation déjà établie avec les transporteurs aériens et ferroviaires, afin d'évaluer les effets de la réforme de la réglementation des transports aussi bien sur les consommateurs que sur les fournisseurs de services de transport dans l'Ouest canadien.

Bureau régional de l'Ouest

En 1989, le bureau régional de l'Ouest, établi à Saskatoon, a continué à administrer les trois programmes suivants : Subventions au transport, Règlement des différends, Entrée sur le marché et analyse du marché.

Subventions au transport : ce secteur assure une participation régionale aux activités liées à la rationalisation du réseau ferroviaire, aux subventions selon les coûts et selon les tarifs et à l'analyse financière.

Au cours de l'année, le personnel de ce bureau a participé à un certain nombre de demandes d'abandon

de lignes ferroviaires. Il est également chargé de procéder aux vérifications internes du trafic céréaliier

acheminé aux termes de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO), ce qui l'a amené à entrer en contact, en 1989, avec divers expéditeurs de l'Ouest

canadien. Le bureau a en outre procédé à l'analyse, pour le compte de l'administration centrale, des plans

d'investissement liés au transport du grain des deux compagnies ferroviaires. Il a participé aux sessions

concernant l'examen quadriennal de l'établissement des coûts de la LTGO, tenues tout au long de l'année. Enfin, conformément à la Loi, le bureau a effectué la

vérification des dépenses des compagnies ferroviaires liées aux embranchements tributaires du transport du

grain. **Règlement des différends** : ce secteur contribue au règlement des différends liés à l'économie et à

l'infrastructure mettant aux prises les transporteurs et les usagers des services de transport.

Le personnel de la Région a procédé conformément à la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* à une

enquête officielle sur le déménagement des installations de trage du CN dans le centre-ville d'Edmonton, en Alberta. Le bureau régional a en outre

pris en charge l'inspection et l'approbation réglementaire concernant la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire jusqu'à une usine importante de pâtes et papier à Peace River, en Alberta. Le

bureau régional a de plus suivi l'évolution d'un grand projet de déménagement de voie ferrée à Regina, en

Saskatchewan. D'importants projets touchant la

rationalisation des services et des installations de

trains pour passagers dans le nord de l'Ontario, de

l'Alberta et de la Colombie-Britannique ont également

été complétés.

Un certain nombre d'expéditeurs ont déposé des plaintes au sujet de la pertinence des installations intermodales et du manque d'installations de commutation adéquates en Saskatchewan. Certains ont demandé des avis quant aux interprétations à donner aux diverses dispositions relatives aux tarifs ferroviaires. Dans le cadre d'une enquête officielle concernant les plaintes formulées au sujet de la condition des services de wagons plats offerts dans le nord du Manitoba, le bureau régional a collaboré avec les bureaux de l'administration centrale.

Par ailleurs, l'Office a procédé à des changements. Le programme d'infrastructure ferroviaire est maintenant

axé sur les besoins du public et le partage des coûts entre les parties concernées. L'aspect sécurité du

programme a été transféré à Transports Canada. Dans le cadre de cette transition, l'Office a transféré au

bureau régional d'importantes responsabilités concernant l'application de ce programme dans l'Ouest

canadien. Le bureau a traité au cours de l'année un total de 233 demandes et autres approbations

réglementaires. Enfin, le bureau régional a résolu 70 différends dans

les secteurs de l'air et de la marine. Ces différends portaient sur le transport international et intérieur de

passagers et de marchandises. L'information concernant la nature des différends mettant en cause

des transporteurs aériens a été transmise au groupe du Suivi de l'industrie de l'administration centrale pour

qu'il l'utilise dans le cadre des examens annuels. Dans le domaine des services de transport à l'intention

des personnes atteintes de déficience, le bureau

régional a procédé à des enquêtes et a réglé des

questions touchant les installations aéroporтуaires et

l'aménagement d'un passage pour piétons sur une

voie ferrée.

Entrée sur le marché et analyse du marché : ce

secteur veille, au niveau régional, à l'administration et

à l'application des normes concernant l'entrée et la

sortie du marché des transports, à la préparation d'avis

ayant trait à la négociation et à l'application d'ententes

internationales s'appliquant à l'Ouest canadien. Il

procède à des examens annuels visant à déterminer

les effets précis de la nouvelle législation.

Le bureau régional a reçu et traité les demandes

suivantes : 39 demandes de licence de transport

aérien pour le sud du Canada, 112 demandes de

licence de transport aérien de classe 4, sept

demandes d'autorisations temporaires de vol et 43

de classe 9-4.

- **Subventions selon les tarifs :** cette section administre les programmes de subventions selon les tarifs de transport de marchandises s'appliquant à la région. Le bureau de Moncton administre deux programmes de cette nature : la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. Les subventions annuelles versées aux termes de ces deux lois totalisent 80,7 millions de dollars. La direction générale, en plus de s'acquitter des tâches internes de vérification, procède à des vérifications sur place dans la région de l'Atlantique afin d'examiner les réclamations présentées en vertu des programmes de subventions et de voir au règlement de ces paiements de subventions à l'endroit de plus de 8 000 réclamants dont la demande a été approuvée en vertu de ces programmes.

Transition

Au cours de la dernière année, le bureau régional a définitivement pris racine à Moncton. En plus du membre régional résident, le bureau compte 45 employés qui, pour la plupart, ont pour tâche de mettre en œuvre les programmes de subventions selon les tarifs.

Réalisations

À titre de responsable du paiement des subventions, le bureau de Moncton avait, à la fin de novembre 1989, traité 12 479 réclamations déposées en vertu de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes* et de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. De plus, il avait effectué un nombre total de 60 vérifications sur place et ce, dans tout le territoire visé par le programme c'est-à-dire le territoire s'étendant à Saint-Laurent. Au cours de la dernière année, le bureau s'est occupé de 12 cas d'application du règlement de l'air et de sept cas d'abandon d'embranchements dans la région de l'Atlantique. Il a également contribué à régler un certain nombre de différends importants reliés à l'infrastructure ferroviaire.

Le bureau régional de l'Atlantique profitera bientôt des changements technologiques qu'entraînera l'informatisation de ses activités administratives.

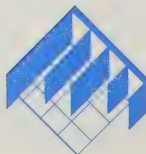
Conformément à l'article 20 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'Office a le pouvoir d'établir des bureaux régionaux à l'extérieur de la région de la Capitale nationale, l'un devant se trouver dans la région de l'Atlantique et l'autre dans l'Ouest. Afin de rendre ses services accessibles et de faire en sorte qu'ils répondent aux besoins des usagers des transports du Canada tout entier, l'Office a décidé d'ouvrir des bureaux dans les régions suivantes : le Nord (Whitehorse), le Pacifique (Vancouver), l'Ouest (Saskatoon), l'Ontario (Thunder Bay), le Québec (Montréal) et l'Atlantique (Moncton).

La partie qui suit décrit les activités menées en 1989 dans les bureaux régionaux de l'Atlantique et de l'Ouest, tous deux créés en 1988. Jusqu'ici, aucun rapport concernant les bureaux de Montréal, de Thunder Bay, de Vancouver et de Whitehorse n'a été soumis étant donné que leurs activités n'ont débuté qu'au cours de la dernière année.

Bureau régional de l'Atlantique

Le bureau régional de l'Atlantique a ouvert ses portes en juin 1988. Il se veut avant tout un « microcosme » des activités gérées par le personnel de l'administration centrale actuellement établie à Hull. Le bureau de l'Atlantique est responsable des questions locales se rattachant aux quatre secteurs de programmes suivants.

- **Règlement des différends :** cette section a été mise sur pied afin de résoudre les différends de nature économique entre transporteurs et usagers des services de transport en vue de favoriser la mise sur pied d'un réseau de transport efficace et utile dans la région de l'Atlantique. Elle est également responsable d'analyser les effets de la concentration économique du marché, y compris les fusions et les acquisitions, ainsi que de traiter les demandes liées à l'infrastructure ferroviaire.
- **Rationalisation du réseau ferroviaire :** cette section analyse toute question concernant le transport ferroviaire des passagers et la rationalisation des embranchements. C'est ainsi qu'elle collabore aux audiences publiques ayant trait aux abandons de lignes et participe à l'ébauche des ordonnances et des décisions de l'Office qui se rattachent à ces questions.
- **Entrée sur le marché et analyse du marché :** cette section assume trois principales fonctions : l'administration et le contrôle de l'application des normes concernant l'entrée et la sortie du marché des transporteurs, la préparation d'avis concernant



ACTIVITÉS RÉGIONALES

Région du Pacifique

Royal Centre, pièce 1836
1055, rue Georgia ouest
Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 3P3
Téléphone : (604) 666-2050
Télécopieur : (604) 666-3377

Région du Nord

Edifice Air Terminal
Pièce 304, niveau de la mezzanine
Aéroport de Whitehorse
Whitehorse (Yukon) Y1A 3E4
Téléphone : (403) 668-4453
Télécopieur : (403) 668-7954

Région de l'Ouest

3^e étage
350, Troisième Avenue nord
Saskatoon (Saskatchewan) S7K 6G7
Téléphone : (306) 975-5201
Télécopieur : (306) 975-5206

Région de l'Ontario

28, rue Cumberland nord
Thunder Bay (Ontario) P7A 4K9
Téléphone : (807) 345-3534
Télécopieur : (807) 345-8045

Région du Québec

Edifice Dominion Public, 7^e étage
685, rue Cathcart
Montréal (Québec) H3B 1M7
Téléphone : (514) 283-7620
Télécopieur : (514) 283-9702

Région de l'Atlantique

Edifice Place l'Assomption
770, rue Main
Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 9L5
Téléphone : (506) 857-7444
Télécopieur : (506) 857-7105

méthodes de gestion et leur conformité au mandat de l'ONT et aux directives des organismes centraux.



ADMINISTRATION CENTRALE

La Direction générale de l'administration centrale, fournit un ensemble complet de services de gestion et de soutien administratif à l'Office. Elle coordonne l'élaboration et l'application des modes de gestion de l'ONT et des systèmes d'information qui s'y rattachent. Elle assure une gamme complète de services financiers et d'administration générale à l'appui des programmes mis sur pied par l'ONT conformément aux politiques administratives du gouvernement. Elle établit et entretient de bonnes relations publiques pour le compte de l'Office. Cette direction générale est constituée de cinq directions.

La Direction des services financiers élabore et met en œuvre les modes de planification stratégique des programmes et de gestion des ressources ainsi que les politiques, les programmes et les systèmes d'administration financière de l'ONT.

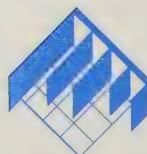
La Direction des services administratifs fournit des services touchant la gestion des fournitures, des locaux et des archives, les télécommunications, la sécurité, le contrôle des formulaires et des manuels, les contrats d'administration et diverses autres fonctions administratives. La direction est en outre responsable des services offerts par la bibliothèque.

La Direction des services de l'informatique formule et assure la mise en application des plans de gestion intégrée de l'information pour l'ONT, crée des systèmes informatiques adaptés aux besoins de fonctionnement et d'administration de l'ONT, et fournit des conseils concernant l'application de la technologie informatique aux activités de l'ONT.

La Direction des services de communication renseigne le public et les médias au sujet des arrêtés, décisions et responsabilités de l'Office, offre au président, aux membres et au personnel de l'ONT toute une gamme de services de communication.

La Direction de la vérification interne est responsable d'un programme détaillé de vérification lequel fournit au président et à la haute direction une évaluation indépendante des pratiques de gestion de l'Office et des recommandations appropriées. L'évaluation mesure l'efficacité des politiques et des

**ADMINISTRATION
CENTRALE ET
ACTIVITÉS
RÉGIONALES**



3. La Cour d'appel fédérale a commis une erreur de droit dans son interprétation du terme « destination ».

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports et CSP Foods Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-338

Le 22 décembre 1989, Canadien Pacifique Limitée a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 596-R-1989, datée du 24 novembre 1989, dans laquelle l'Office lui ordonne de publier un tarif tel que demandé par CSP Foods Ltd.

Dans sa requête, CSP Foods Ltd. demande à l'Office de prendre un arrêté ordonnant à Canadien Pacifique Limitée de publier des prix pour le transport, de Altona et Harrowby (Manitoba) et de Nipawin (Saskatchewan) jusqu'à Winnipeg, de l'huile et de la farine de colza Canola à destination de certains endroits aux États-Unis.

Le demandeur allègue que l'Office a commis une erreur de droit ou de compétence en jugeant que, selon le paragraphe 115(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, il serait dans l'obligation de publier un tarif pour ce type de transport ayant lieu sur un parcours continu et dont certaines parties sont exploitées par deux compagnies de chemin de fer ou plus (trafic de bout en bout), tel que stipulé aux articles 129 à 133 de la Loi.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

décision n° 456-R-1989 dans laquelle l'Office national des transports refusait un dédommagement en vertu des articles 59, 60 et 147 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* relativement à certains rabais présumés consentis aux termes d'un contrat confidentiel pour le transport de bois d'œuvre.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Procureur général de la Reine pour Terre-Neuve c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-381

Le 26 octobre 1989, le Procureur général de la Reine pour Terre-Neuve a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision de l'Office national des transports visant la tenue d'une audience publique au sujet du régime d'application de la clause 32(2) des Conditions d'adhésion.

Cette décision a été prise à la suite d'une plainte portée devant l'Office selon laquelle certains prix de transport à destination de Terre-Neuve n'étaient pas conformes aux Conditions d'adhésion.

Terre-Neuve allègue que l'Office n'a pas la compétence de tenir une audience publique.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-336

Le 14 décembre 1989, Canadien Pacifique Limitée a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 570-R-1989 de l'Office national des transports datée du 15 novembre 1989.

Cette décision ordonne aux compagnies de chemin de fer de déposer un relevé des économies liées à la productivité aux fins du calcul des coûts de l'année de référence par l'Office comme l'exige l'article 38 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Le demandeur allègue que l'Office a commis une erreur de droit et qu'il a outrepassé sa compétence en interprétant erronément le paragraphe 38(1) et l'alinéa 38(2)a) de cette loi.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-337

Le 14 décembre 1989, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 570-R-1989 de l'Office national des transports datée du 15 novembre 1989.

Cette décision ordonne aux compagnies de chemin de fer de déposer un relevé des économies liées à la productivité aux fins du calcul des coûts de l'année de référence par l'Office comme l'exige l'article 38 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Le demandeur allègue que l'Office a commis une erreur de droit et qu'il a outrepassé sa compétence en interprétant erronément les paragraphes 38(1) et 38(2) de cette loi.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports et Alberta Gas Chemicals Ltd.

Cour suprême du Canada
Dossier : 21742

Le 21 décembre 1989, Canadien Pacifique Limitée a déposé une requête d'autorisation d'appel d'un jugement prononcé par la Cour d'appel fédérale le 25 octobre 1989. Dans ce jugement, la Cour rejette l'appel de la compagnie contre une décision de l'Office établissant un prix de ligne concurrentiel pour le transport du méthane de Médecine Hat (Alberta) jusqu'à la frontière américaine.

La requête d'autorisation d'appel était fondée sur les motifs suivants :

1. Les questions soulevées dans l'appel sont d'intérêt public et devraient être tranchées par la Cour suprême du Canada.

2. La Cour d'appel fédérale a commis une erreur de droit en décidant que la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* autorise l'intimité à fixer un prix de ligne concurrentiel lorsqu'il n'y a pas de ligne concurrentielle.

La cause est toujours en instance.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports, Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd., Ward Marketing Ltd. et Canada Mailing Co. Limited.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-89-81

L'Office a décidé, le 7 octobre 1988, que le point 2135 du tarif 6200 du CP, qui donne les prix d'entreposage applicables au grain, aux produits agricoles et aux autres produits acheminés sur les voies de CP Rail en Colombie-Britannique, ne s'applique pas aux mouvements réels du grain. Selon l'Office, ces prix sont en règle et ne sont pas assujettis à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Cependant, cette décision s'applique uniquement au matériel appartenant à Canadien Pacifique Limitée, et non aux produits destinés au transport outre-mer.

CP a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision le 20 février 1989. Depuis lors, des contre-appels ont été déposés par Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd. et Canada Mailing Co. Limited.

La cause est toujours en instance.

Westwind Aviation Corporation, exerçant ses activités sous le nom commercial de « Air West » c. l'Office national des transports et Perimeter Airlines (Inland) Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-313

Le 3 avril 1989, Air West a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 105-A-1-1989 de l'Office national des transports datée du 3 mars 1989. Dans cette décision, l'Office refusa la demande présentée par Air West en vue d'être soustraite à la condition de protection de route à laquelle est subordonnée la licence n° ATC 3762/84(C), de points nommés dans la licence n° 882558 (classe 2) de Perimeter Airlines (Inland) Ltd.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Ministre des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard c. l'Office national des transports et Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-328

Le 7 août 1989, le ministre des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 348-R-1-1989 et de l'arrêt n° 1989-R-180 de l'Office national des transports concernant l'abandon, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de l'exploitation de huit lignes de chemin de fer qui sont utilisées à l'Île-du-Prince-Édouard ou qui desservent l'Île.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Atlantic Container Express Inc. (ACE) c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-329

Le 11 octobre 1989, ACE a déposé une requête d'autorisation d'appel des décisions de l'Office national des transports datées respectivement du 13 septembre et du 3 octobre 1989. Dans ces décisions, l'Office juge que l'ACE ne peut pas obtenir la divulgation de tous les renseignements confidentiels concernant la plainte qu'elle a faite en vertu des articles 35 et 113 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

L'ACE se plaint que certains prix exigés pour le transport à destination de Terre-Neuve et des Maritimes ne sont pas conformes aux conditions de l'adhésion de cette province et qu'ils ne sont pas compensatoires. Elle allègue que, pour participer pleinement à la procédure, il lui faut prendre connaissance de tous les renseignements confidentiels.

La requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été entendue.

Forest City Trading Group Inc. c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-342

Le 12 octobre 1989, Forest City Trading Group Inc. a déposé une requête d'autorisation d'appel de la

contrairement à la loi et en contravention des règles établies d'interprétation législative.

Cet appel n'a pas encore été entendu.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1025-87

Le 14 septembre 1987, CN a reçu l'autorisation d'interférer appel d'une décision, rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 3 juin 1987, selon laquelle l'embranchement Denison est un chemin de fer au sens de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*.

CN fait valoir que la CCT a commis une erreur de droit ou de compétence pour en arriver à cette conclusion.

La cause est toujours en instance.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports et Cargill Limited

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-867-88

Le 28 juillet 1988, la Cour a autorisé CP à interférer appel de la décision n° 135-R-1988 du 1^{er} juin 1988 dans laquelle l'Office national des transports déclare que CP a manqué à ses obligations de transporteur public en refusant d'acheminer les marchandises selon la demande faite par Cargill Limited.

La cause n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-346

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a déposé, le 1^{er} septembre 1988, un avis de demande d'autorisation d'appel concernant la décision n° 206-R-1988 de l'ONT datée du 2 août 1988. Cette décision porte sur l'abrogation de certaines ordonnances du CTCF relatives aux manœuvres spéciales d'interconnexion à Montréal-Est, au Québec, ainsi qu'à Hamilton, North Bay et Toronto, en Ontario.

La demande du CN se fonde sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a conclu qu'avant de mettre en application des prix compensatoires pour des services d'interconnexion, le transporteur ferroviaire doit publier son tarif au moins trente jours avant la date de son entrée en vigueur, conformément au paragraphe 11(17) de la LTN.
 - La demande d'autorisation d'appel soulève d'importantes questions de droit et de compétence relativement à l'interprétation de la récente *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et aux pouvoirs qu'elle confère à l'Office national des transports.
- La cause est toujours en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-355

CN a déposé, le 16 septembre 1988, un avis de demande d'autorisation d'appel concernant la décision n° 269-R-1988 de l'ONT, datée du 17 août 1988. Dans cette décision, l'ONT déclare que les installations de Domtar à Donnacona, (Québec) sont à une distance raisonnable du lieu de correspondance du CN et du CP, situé à Allenby (Québec), et qu'elles devraient être considérées comme étant dans les limites d'interconnexion aux termes de l'article 152 de la LTN.

CN fonde sa demande sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'Office n'a fourni aucune preuve appuyant sa conclusion.
- Il a violé les principes de justice naturelle en ayant des entretiens privés avec Domtar, sans donner à CN la chance de faire valoir son point de vue.
- Il a mal interprété le paragraphe 152(3) de la LTN en calculant la distance d'après un tracé direct au lieu du parcours de la voie.
- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a déclaré que le lieu de correspondance se trouvait à une distance raisonnable.

taux demeurent au même niveau non compensatoire qu'auparavant.

L'appelante fait également valoir que la *Loi nationale de 1967 sur les transports* (LNT) a été adoptée dans le but précis d'améliorer la viabilité financière des compagnies ferroviaires et, par conséquent, qu'elle doit s'interpréter de façon juste et libérale comme le prescrit l'article 11 de la *Loi d'interprétation*.

Selon l'appelante, il est très révélateur que le paragraphe 272(3) de la LCF, qui porte sur les mouvements du grain et de la farine vers l'est du Canada, et l'article 23 de la LTN, qui traite des plaintes déposées contre les tarifs, les taux et les taxes, soient assujettis à l'article 276 de la LCF qui régit le niveau compensatoire des taux et des tarifs.

CP, l'une des intimées dans cette affaire, soutient que la requête d'autorisation d'appel devrait être rejetée car la CCF a statué avec raison que les articles 276 et 277 de la LCF ne s'appliquent pas aux taux spéciaux de manœuvre, mais seulement aux taux de transport des marchandises, ce que les taux de manœuvre ne sont pas. Ainsi, seuls les taux de transport des marchandises devraient être compensatoires.

La cause est toujours en instance.

Canadien Pacifique Limitée c. la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-509-86

Conformément à l'autorisation qui lui a été accordée le 23 juillet 1986, CP en appelle de l'ordonnance n° R-39175, prise le 10 mars 1986 par le Comité des transports par chemin de fer, qui autorise une augmentation des frais de manœuvre inter-service à Montréal (Québec). Le demandeur allègue que la CCF a commis une erreur de droit en autorisant ces augmentations et en ne concluant pas qu'elles étaient interdites selon les dispositions législatives suivantes :

- l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*,
- le *Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises*;
- la décision du Comité de révision datée du 17 septembre 1985.

La cause n'a pas encore été entendue.

Canadien Pacifique Limitée c. la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 86-A-332

Le 28 octobre 1987, le demandeur a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-39414 prise par le Comité des transports par chemin de fer le 28 mai 1986, qui ordonne le dépôt de nouveaux taux à l'égard des mouvements de farine et d'huile de colza Canola. Le demandeur soutient que la CCF a outrepassé sa compétence en ordonnant le dépôt de taux communs.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-753-87

Le 28 août 1987, CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision, rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 4 mars 1987, qui lui refuse l'autorisation d'inclure, dans ses demandes de paiement de subventions à l'égard de la subdivision Campbellford, les coûts liés à l'enlèvement d'un pont en contre-haut au-dessus de la rivière Trent.

La cause est toujours en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-834-87

Le 10 septembre 1987, CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision, rendue par le Comité de révision de la CCF le 5 mai 1987, qui rejette la requête présentée par CN en vue de la révision d'une partie de l'ordonnance n° R-39889 prise par le CTCF le 10 octobre 1986.

Cette décision a eu pour effet d'empêcher CN d'abandonner le transport des marchandises sur un embranchement qui sert également au service de trains de voyageurs.

CN soutient que le Comité de révision a commis une erreur de droit lorsqu'il a interprété les dispositions d'abandon de l'exploitation d'un embranchement

Le 17 mai 1989, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a déposé une requête d'autorisation d'appel de l'arrêt n° 1988-R-1215 daté du 23 décembre 1988.

Cet arrêté prescrivait l'utilisation de la Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes, en date du 1^{er} janvier 1989, par toutes les compagnies de chemin de fer réglementées par l'Office national des transports.

Le 3 août 1989, la Cour fédérale a refusé l'autorisation d'appel à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports et Alberta Gas Chemicals Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1167-88

Alberta Gas Chemicals Ltd. (AGCL) a déposé une demande à l'Office national des transports (ONT), le 25 juillet 1988, aux termes de l'article 136 de la Loi de l'établissement d'un prix de ligne concurrentiel (PLC) entre AGCL et CP pour le transport du méthanol depuis Medicine Hat, en Alberta, jusqu'à Shelby, au Montana. Après examen des plaidoiries, l'Office a établi le PLC, le 8 septembre 1988, dans l'arrêt n° 1988-R-798.

Le 25 novembre 1988, CP a demandé avec succès l'autorisation d'interjeter appel de cet arrêté. De l'avis du CP, l'Office a commis des erreurs de droit et de destination puisque Shelby n'est pas la véritable destination des marchandises en cause. De fait, il n'y a aucun parcours continu exploité par deux ou plusieurs transporteurs entre les points d'origine et de destination, contrairement aux dispositions de la loi relatives aux PLC.

Dans un jugement daté du 25 octobre 1989, l'appel a été rejeté sans frais et dépens.

CAUSES EN INSTANCE

Canadien Pacifique Limitée c. la Commission canadienne des transports et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-263-85

Canadien Pacifique Limitée, l'appelante, fait valoir que, dans l'ordonnance n° R-37470 du 15 novembre 1984,

le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en arrêtant que les taux spéciaux de manœuvre inter-service doivent être établis à un niveau compensatoire en vertu de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer. Selon CP, cette conclusion va à l'encontre de l'esprit et du libellé même de l'article 3 de la Loi nationale de 1967 sur les transports. L'appelante avance également que le CTCF a commis une erreur en omettant de déterminer si l'ordonnance générale T-12 s'applique à Montréal-Est, et elle souligne que, même si ce n'était pas le cas, il faudrait continuer à imposer des taux spéciaux de manœuvre inter-service comme on le fait à cet endroit depuis 1908.

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada en plus d'alléguer que l'appelante « n'a pas réussi à montrer une cause défendable », a demandé à la Cour de radier du dossier tous les points qui n'ont aucun rapport avec la question de droit en litige et au sujet desquels la Commission « ne s'est pas prononcée ».

L'autorisation d'appel a été accordée le 1^{er} mars 1985 et, le 11 mars suivant, CP a déposé son avis d'appel dans lequel il ajoutait que le CTCF « avait commis une erreur de droit en n'ayant pas conclu que le Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises, 1978, C.R.C., chap. 1210, s'appliquait à Montréal-Est en vertu de l'article 93 de la Loi sur les chemins de fer, qui vise à conserver les droits acquis des expéditeurs ».

Depuis lors, aucune autre procédure n'a été déposée devant la Cour.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la Commission canadienne des transports, Canadien Pacifique Limitée et Union Carbide Canada Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-551-86

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), en vertu d'une autorisation d'appel accordée le 10 septembre 1986, en appelle d'une décision majoritaire rendue par le Comité de révision le 17 septembre 1985 et des motifs que le Comité a commis du 6 juin 1986. CN soutient que le Comité a conclu une erreur de droit et de compétence lorsqu'il a conclu que les taux spéciaux de manœuvre du CN touchant l'échange de trafic à Montréal-Est n'étaient pas assujettis aux dispositions visant les taux compensatoires en vertu de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer (LCF) et lorsqu'il a ordonné que ces

CAUSES DEVANT LA COUR FÉDÉRALE ET LA COUR SUPRÊME DU CANADA

CAUSES ABANDONNÉES EN 1989

F.J. Turner et Turn-Air Ltd. c. Sa Majesté la Reine
du chef du Canada

Cour fédérale - Division de première instance
Dossier : T-859-86

La plaignante a déposé, le 3 avril 1986, sa réclamation pour les dommages présumément entraînés par la décision n° 1984-A-130 du 4 avril 1984 dans laquelle le Comité des transports aériens (CTA) annule son permis. Ce permis ayant été rétabli le 26 juillet 1985, la plaignante soutient qu'elle a subi des dommages pendant la période durant laquelle elle n'a pas pu exploiter son service.

La plaignante a déposé un avis de désistement à la Cour le 3 mars 1989.

DÉCISIONS RENDUES EN 1989

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'Office national des transports et Bowater Mersey Paper Company

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1147-88

CN a demandé, le 18 juin 1988, l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Chester. Bowater Mersey Paper Company (Bowater) s'est opposée à l'abandon et a demandé que lui soient divulguées des données confidentielles sur les coûts du CN, de sorte qu'elle puisse présenter son mémoire avant que l'Office ne fasse le calcul des pertes réelles. À l'issue d'une audition de cette question, l'Office a décidé, le 1^{er} août 1988, que CN devait divulguer certaines données à Bowater. Dans une lettre datée du 19 août 1988, l'Office a corrigé sa décision du 1^{er} août de façon à établir clairement que CN devait divulguer tous ses documents de travail, sauf ceux qui renfermaient des données sur ses coûts unitaires.

CN a demandé avec succès l'autorisation d'interjeter appel de la lettre du 19 août de l'Office. L'appel a été entendu le 19 décembre 1988, mais la Cour a porté l'affaire en délibéré.

VIA Rail Canada Inc. c. l'Office national des transports et Voyageur Colonial Limitée et al

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-300

En appel, CN a fait valoir que l'Office avait outrepassé les limites de sa compétence car sa lettre du 19 août renfermait une correction de fond et non de forme. Il a ajouté que, même si l'Office avait eu compétence, il avait violé les principes de justice naturelle en ne consultant pas CN avant d'apporter la correction. Enfin, CN a soutenu que l'Office avait abusé de son pouvoir en faisant pareille correction, rendant ainsi déraisonnable sa décision initiale du 1^{er} août.

L'appel a été agréé le 18 janvier 1989.

Le 19 janvier 1989, VIA Rail Canada Inc. a déposé une requête d'autorisation d'appel d'une décision de l'Office national des transports, datée du 19 décembre 1988, à l'effet que la réduction des prix de deux tarifs de VIA était jugée préjudiciable à l'intérêt public.

VIA alléguait que :

- 1) l'Office n'avait pas l'autorité de rendre une telle décision;
- 2) l'Office avait commis une erreur dans l'interprétation de la notion de « préjudice à l'intérêt public », au sens où l'entend le paragraphe 281(3) de la Loi sur les chemins de fer;
- 3) l'Office avait outrepassé son domaine de compétence en faisant d'un examen, une enquête sur les pratiques commerciales de VIA;
- 4) les conclusions de l'Office ne faisaient pas le poids devant la preuve présentée dans son ensemble.

La cause a été entendue le 17 février 1989 et, le 1^{er} mars 1989, la Cour d'appel fédérale a refusé l'autorisation d'appel.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-314



SERVICES JURIDIQUES

Les Services juridiques conseillent le président, les membres et le personnel de l'ONT. Les Services juridiques étant structurés comme une étude légale, ils ont, à leur tête, un avocat général. Le personnel est composé de deux avocats généraux adjoints, de huit avocats, d'un adjoint juridique, de l'adjoint administratif de l'avocat général, de trois secrétaires et d'un réceptionniste.

Les Services juridiques s'occupent de tous les cas dont l'Office est saisi. En 1989, ils ont participé activement à l'enquête sur l'établissement des prix de VIA Rail, à de nombreuses audiences portant sur des abandons de lignes ferroviaires de même qu'à différents projets spéciaux.

Leurs tâches sont variées. Les avocats des Services juridiques donnent des avis sur l'interprétation et sur l'application des lois et règlements touchant les attributions et compétences de l'ONT. Ils lui recommandent les mesures à prendre dans des cas précis et le conseillent sur les aspects juridiques de ses décisions. Ils assistent les membres et le personnel de l'Office dans l'évaluation et l'analyse des demandes, des plaintes et des interventions reçues. De plus, ils représentent l'ONT aux audiences publiques et veillent à leur bon déroulement. Ils représentent également l'ONT à la Cour fédérale et à la Cour suprême du Canada dans les cas d'appel de ses décisions sur des questions de compétence. Enfin, au nombre des tâches courantes des services juridiques, figurent aussi la préparation d'avis juridiques, les conseils juridiques, l'examen, la vérification et la rédaction de documents, le suivi de dossiers à long terme et la participation à des projets spéciaux.

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Etat
(CP) Coronation	Major-Compeer 22,9-43,1	20,2	Demande reçue le 13 décembre 1989.
(CP) Empress	Leader-Empress 89,9-111,0	21,1	Demande reçue le 13 décembre 1989.
(CN) Erwood	Baden-Hudson Bay 50,85-100,00	49,15	Abandon le 2 janvier 1990.
(CP) Kisbey	Arcola-Stoughton 0,5-23,3	22,8	Demande reçue le 13 décembre 1989.
(CN) Preeceville	Preeceville-Kelvington 72,73-112,87	40,14	Main tien en exploitation; réexamen d'ici juillet 1990.
Alberta			
(CP) Sterling	Manyberries-Orion 0,0-6,0	6,0	Demande reçue le 13 décembre 1989.
Colombie-Britannique			
(CP) Boundary	Robson West-Midway 30,7-126,6; y compris embr. Carson & Carmi	100,3	Main tien en exploitation; réexamen d'ici octobre 1990.
(CN) Cowichan	Victoria 0,00-1,90	1,90	Main tien en exploitation; réexamen d'ici avril 1990.
(CN) Cowichan	Victoria 0,00-1,37	1,37	Main tien en exploitation; réexamen d'ici avril 1990.
(CP) Princeton	Y compris les 12,3 milles de l'embr. Okanagan Falls au p.m. 0,5	190,1	Demande reçue le 13 décembre 1989.

¹ Compris dans une demande
² Compris dans une demande
³ Compris dans une demande

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Etat
(CN) Newton ³	Stratford-Palmerson 1,17-36,62	35,45	Maintien en exploitation; réexamen d'ici août 1990.
(CN) Owen Sound ³	Palmerston-Owen Sound 0,00-71,43	71,43	Maintien en exploitation; réexamen d'ici août 1990.
(CN) Renfrew	Nepean-Arnprior 0,00-27,20	27,20	Abandon le 30 décembre 1990.
(CN) Renfrew	Arnprior-Renfrew 27,20-43,78	16,58	Abandon le 31 décembre 1989.
(CP) Simcoe/ Waterloo	Main Street Galt-Brantford 0,0-19,4	19,4	Abandon le 2 août 1990.
(CN) Smith's Falls	Richmond-Smith's Falls 13,00-34,05	21,05	Publication de l'avis de réexamen le 30 novembre 1989.
(CN) Taschereau	La Sarre-Cochrane 99,00-181,42	82,42	Maintien en exploitation; réexamen d'ici à juin 1990.
(CN) Uxbridge	Lindsay-Stouffville 0,00-40,31	47,65	Demande reçue le 28 novembre 1989.
	y compris l'embr. Campbellford 85,18-86,28		
	y compris l'embr. Haliburton 0,00-0,53		
	y compris l'embr. Lindsay River 0,00-3,20		
	y compris l'embr. Lindsay Industrial 0,00-2,50		
Manitoba			
(CN) Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch 0,50-72,00	71,50	Abandon le 1 ^{er} janvier 1990.
(CP) Lac du Bonnet	Molson-Lac du Bonnet 43,6-65,7	22,1	Demande reçue le 13 décembre 1989.
(CN) Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct. 33,60-37,79	4,19	L'abandon dépend de la construction d'un raccourcement.
(CN) Rossburn	Rossburn Jct.-Bethany 0,00-11,90	11,90	L'abandon dépend de la construction d'un raccourcement.
Saskatchewan			
(CN) Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer 39,37-85,00	45,63	Maintien en exploitation; réexamen d'ici août 1990.

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Etat
(CN) Granby	Clough-Chambly 15,57-44,0	28,43	Maintien en exploitation; réexamen d'ici décembre 1991.
(CP) Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe 13,6-44,4	30,8	Abandon le 4 juillet 1990.
(CP) Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier 44,4-138,2	93,8	Abandon le 31 décembre 1989.
(CN) St-Raymond	Hadley-Jackson's 2,6-36,50	33,88	Maintien en exploitation; réexamen d'ici décembre 1990.
(CN) St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre 36,50-55,57	19,07	Abandon le 2 janvier 1990.
(CN) Sorel	Tracy-Sorel 45,50-47,16 Nicole-St-Gregoire 77,00-84,20, y compris l'embr. Bécancour	9,16	Maintien en exploitation; réexamen d'ici novembre 1990.
Ontario			
(CN) Burford	Brantford-Burford 3,35-11,00	7,65	Maintien en exploitation; réexamen d'ici novembre 1990.
(CP) Carleton Place	Napean-Carleton Place 9,0-28,1	19,1	Abandon le 15 janvier 1990.
(CN) Forest	St.Mary's-Lucan 0,00-15,50	15,50	Abandon le 1 ^{er} janvier 1990.
(CN) Kincardine ³	Listowel 0,00-1,41	1,41	Maintien en exploitation; réexamen d'ici août 1990.
(CN) Kincardine	Listowel-Wingham 1,41-30,34	28,93	Maintien en exploitation; réexamen d'ici août 1990.
(CN) Marmora	Pictou-Trenton 0,05-30,15, y compris l'embr. Bethlehem	34,33	Demande reçue le 28 novembre 1989.
(CN) Meaford	Barrie-Collingwood 1,09-31,40, y compris l'embr. Penetang 0,00-2,00, y compris l'embr. Pretty River 0,00-0,92	3,23	Demande reçue le 28 novembre 1989.
(CN) Newmarket (Embr. Beeton et Alliston)	Beeton-Barrie 58,75-77,10 0,00-5,52	23,87	Abandon le 1 ^{er} janvier 1990.

TABLEAU 4

ABANDON D'EMBRANCHEMENTS
DEMANDES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1989

Embranchements	Entre les points millitaires	Nombre de milles	État
Nouvelle-Écosse			
(CN) Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool Blue Rocks, Yarmouth et Liverpool Town y compris les embr. Lunenburg, 42,25-109,07	77,02	Audience publique tenue le 18 juillet 1989; la décision n'a toujours pas été rendue.
(CP) Kentville ¹	Kentville-Annapolis Royal 4,6-58,4	53,8	Abandon le 13 juillet 1990.
(CP) Yarmouth ¹	Annapolis Royal-Yarmouth 0,0-86,6	86,6	Abandon le 13 juillet 1990.
Ile-du-Prince-Édouard			
(CN) Borden ²	Charlottetown-Borden 0,00-42,40	42,40	Abandon le 31 décembre 1989.
(CN) Kensington ²	Emerald Jct.-Linkletter 0,00-19,45	19,45	Abandon le 31 décembre 1989.
Nouveau-Brunswick			
(CP) Shogomoc	Woodstock-Newburg 51,5-54,2	2,7	Demande d'abandon en sursis.
(CP) Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88,5-104,6	16,1	Demande d'abandon en sursis.
(CP) Tobique	Perth Jct.-Plaster Rock 0,0-27,5	27,5	Demande d'abandon en sursis.
(CN) Tormentine ²	Sackville-Tormentine 0,00-35,39	35,39	Abandon le 31 décembre 1989.
Québec			
(CN) Chandler	Ste-Adélaïde-Gaspé 48,10-104,23	56,13	Publication de l'avis de réexamen le 21 novembre 1989.
(CN) Chapais	Franquet-Chapais 72,06-169,40	97,34	Audience publique tenue le 12 juin 1989; la décision n'a toujours pas été rendue.

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
(CN) Coronado	Elk Point-Lindbergh 140,20-151,78	11,58	1989-R-27 89/02/13	Abandon le 15 mars 1989.
¹ compris dans une demande ² compris dans une demande ³ addenda à l'arrêté 1989-R-317 émis le 9 novembre 1989.				

Subdivision	Entre les points millitaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
(CP) Simcoe/ Waterford	Waterford-Simcoe Jct. 35,3-43,1 Brantford-L.E. & N. Jct. 63,7-78,9 Y compris l'embr. Waterford	7,8	1989-R-117	Abandon le 1 ^{er} juillet 1989.
(CP) Simcoe/ Waterloo	Main Street Galt-Brantford 0,0-19,4 Main Street Galt 0,0-0,8	19,4	1989-R-199	Abandon le 2 août 1990.
(CN) Uxbridge (Embr. Campbellford)	Peterborough-Lindsay 63,25-85,18 y compris l'embr. Lakefield 0,00-9,51	31,44	1989-R-160	Abandon le 12 juillet 1989.
(CP) Waterford	Hamilton-Brantford 41,0-61,0	20,0	1989-R-117	Abandon le 1 ^{er} juillet 1989.
Manitoba				
(CN) Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch 0,50-72,00	71,50	1989-R-232	Abandon le 1 ^{er} janvier 1990.
Saskatchewan				
(CN) Cheilan	Reserve-Weekes 0,00-12,87	12,87	1989-R-81	Abandon le 6 juin 1989.
(CN) Corning	Peebles-Corning 0,00-14,40	14,40	1989-R-351	Abandon le 31 décembre 1989.
(CN) Erwood	Baden-Hudson Bay 50,85-100,00	49,15	1989-R-249	Abandon le 2 janvier 1990.
(CP) Kisbey	Griffin-Weyburn 43,6-60,9	17,3	1989-R-370	Abandon le 23 décembre 1989.
(CP) Neudorf	Rocanville-Esterhazy 53,5-82,0	28,5	1989-R-118	Abandon le 2 juin 1989.
(CN) Porter	Oban Jct.-Cando 0,00-18,00	18,00	1989-R-352	Abandon le 31 décembre 1989.
(CP) Shamrock	Archive-Tyson 0,0-70,3	70,3	1989-R-365	Abandon le 21 décembre 1989.
Alberta				
(CP) Altawan	Notukeu-Manyberries 65,7-122,1	56,4	1989-R-370	Abandon le 23 décembre 1989.

Subdivision	Entre les points millitaires	Nombre de milles	Date de l'arrêt	Décision
(CP) Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe	30,8	1989-R-178	Abandon le 4 juillet 1990.
(CP) Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier	93,8	1989-R-177	Abandon le 31 décembre 1989.
(CN) St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre	19,07	1989-R-389	Abandon le 2 janvier 1990.
(CN) Sorel	Tracy-Sorel	9,16	1989-R-45	Maintien en exploitation.
	Nicolet-St-Gregoire		89/03/09	
	77,00-84,20			
	Y compris l'embr. Bécancour			
(CN) Sorel	Sorel-Nicolet	30,14	1989-R-45	Abandon le 7 avril 1989.
(CP) Stanstead	Beebe Jct.-Rock Island	2,4	1989-R-385	Abandon le 30 décembre 1989.
(CP) Témiscaming	Témiscaming-Gendreau	7,4	1989-R-63	Abandon le 30 septembre 1989.
(CN) Témiscouata	Cabano-Edmunston East	33,00	1989-R-54	Abandon le 16 octobre 1989.
Ontario				
(CP) Carleton Place	Nepean-Carleton Place	19,1	1989-R-381	Abandon le 15 janvier 1990.
(CN) Forest	St Mary's-Lucan	15,50	1989-R-226	Abandon le 1 ^{er} janvier 1990.
(CN) Forest	Lucan-Parkhill	15,00	1989-R-169	Abandon le 22 juillet 1989.
(CN) Kincardine	Listowel-Wingham	28,93	1989-R-24	Maintien en exploitation.
(CN) Newmarket (Embr. Beeton et Alliston)	Beeton-Barrie	23,87	1989-R-231	Abandon le 1 ^{er} janvier 1990.
(CN) Renfrew	Nepean-Arnprior	27,20	1989-R-346	Abandon le 30 décembre 1990.
(CN) Renfrew	Arnprior-Renfrew	16,58	1989-R-346	Abandon le 31 décembre 1989.

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêt	Décision
(CN) Caraqueet	East Bathurst-Tracadie 4,34-72,04 Y compris l'embr. Shippigan	74,97	1989-R-40 89/03/03	Abandon le 2 mai 1989.
(CP) Houlton	Debec-Intl. Boundary 0,0-5,0	5,0	1989-R-42 89/03/03	Abandon le 2 mai 1989.
(CN) St-Quentin	Tide Head-1.N. Jct. 0,00-103,50	103,50	1989-R-80 89/04/07	Abandon le 7 juin 1989.
(CP) Shogomoc	Woodstock-Newburg 51,5-54,2	2,7	1989-R-90 89/05/12	Abandon le 11 juillet 1989; demande d'abandon en sursis.
(CP) Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88,5-104,6	16,1	1989-R-90 89/05/12	Abandon le 11 juillet 1989; demande d'abandon en sursis.
(CP) Tobique	Perth Jct.-Plaster Rock 0,0-27,5	27,5	1989-R-91 89/05/12	Abandon le 11 juillet 1989; demande d'abandon en sursis.
(CN) Tormentine ²	Sackville-Tormentine 0,00-35,39	35,39	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 31 décembre 1989.
Québec				
(CP) Beebe	Lennoxville-Beebe Jct. 2,9-32,9	30,0	1989-R-384 89/11/30	Abandon le 30 décembre 1989.
(CN) Danville	Chaudière-Richmond 0,00-87,22 Y compris les embr. Victo Container et Victoriaville	88,62	1989-R-21 89/02/08	Abandon le 16 octobre 1989.
(CP) Drummondville	Foster-Drummondville 0,0-46,7 Y compris l'embr. Drummondville et L'Avenir	48,6	1989-R-366 89/11/21	Abandon le 21 décembre 1989.
(CN) Granby	Granby-Clough 9,00-15,57	6,57	1989-R-317 ³ 89/11/09	Abandon le 9 décembre 1989.
(CN) Granby	Clough-Chambly 15,57-44,00	28,43	1989-R-317 ³ 89/10/13	Maintien en exploitation.

TABLEAU 3

ARRÊTÉS ET DÉCISIONS, 1989
ABANDON D'EMBRANCHEMENTS

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêt	Décision
Terre-Neuve				
(CN) Stephenville	White's Road-Stephenville	7,00	1989-R-9 89/01/23	Abandon le 22 février 1989.
Nouvelle-Écosse				
(CP) Kentville ¹	Kentville-Annapolis Royal	53,8	1989-R-182 89/07/13	Abandon le 13 juillet 1990.
(CP) Yarmouth ¹	Annapolis Royal-Yarmouth	86,6	1989-R-182 89/07/13	Abandon le 13 juillet 1990.
Ile-du-Prince-Édouard				
(CN) Borden ²	Charlottetown-Borden	42,40	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 31 décembre 1989.
(CN) Kensington ²	Emerald Jct.-Linkletter	19,45	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 31 décembre 1989.
(CN) Kensington	Linkletter-Tignish	65,16	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 15 octobre 1989.
(CN) Montague	Mt.Stewart Jct.-Montague	25,61	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 15 octobre 1989.
(CN) Murray Harbour	Maple Hill-Uigg	22,37	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 15 octobre 1989.
(CN) Souris	Royalty Jct.-Souris	55,02	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 15 octobre 1989.
(CN) Souris (Embr. Elmira)	Harmony Jct.-Baltic	5,00	1989-R-180 89/07/12	Abandon le 15 octobre 1989.
Nouveau-Brunswick				
(CP) Aroostook	Aroostook-Intl. Boundary	4,8	1989-R-41 89/03/03	Abandon le 2 mai 1989.

TABLEAU 2

PAIEMENTS POUR 1988 VERSÉS AU 31 DÉCEMBRE 1989
LOI SUR LES CHEMINS DE FER ET LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX

Type de paiements		Total
\$		
Total		62 085 772
<i>Loi sur les chemins de fer</i>		
Article 270		
(Service de trains de voyageurs)		5 999 634
Article 281		
(Tarifs de l'Est)		33 768 069
Total partie		39 767 703
<i>Loi de 1987 sur les transports nationaux</i>		
Article 178		
(Embranchements)		22 318 069
Total partie		22 318 069

TABLEAU 1

PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1989
LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	\$	Canadien Pacific Limitée	\$	BC Rail Limited	\$	Central Western Railway	\$	Total	\$
Décembre 1988 ⁽¹⁾	27 562 236,40	20 696 316,24	215 944,47	—	48 474 497,11	—	35 614 381,75	30 260 603,79	35 737 404,01
Janvier 1989	23 867 130,66	11 615 565,87	131 685,22	—	35 614 381,75	—	30 260 603,79	35 737 404,01	35 737 404,01
Février	19 525 649,91	10 572 844,53	162 109,35	—	30 260 603,79	—	30 260 603,79	35 737 404,01	35 737 404,01
Mars	22 013 540,10	13 608 832,88	115 031,03	—	35 737 404,01	—	30 260 603,79	35 737 404,01	35 737 404,01
Avril	25 115 104,34	13 550 881,83	267 685,84	125 221,75	39 058 893,76	125 221,75	39 058 893,76	39 006 006,22	39 006 006,22
Mai	24 328 283,26	14 418 810,49	135 419,56	123 492,91	39 006 006,22	123 492,91	39 006 006,22	39 006 006,22	39 006 006,22
Juin	24 494 346,60	21 364 036,21	105 211,50	111 001,66	46 074 595,97	111 001,66	46 074 595,97	46 074 595,97	46 074 595,97
Juillet ⁽²⁾	24 559 301,14	20 903 161,19	157 609,90	136 482,76	45 756 554,99	136 482,76	45 756 554,99	45 756 554,99	45 756 554,99
Août	29 147 961,37	22 555 081,78	121 862,01	103 936,08	51 928 841,24	103 936,08	51 928 841,24	51 928 841,24	51 928 841,24
Septembre	35 666 791,38	31 766 365,92	273 937,30	137 322,42	67 844 417,02	137 322,42	67 844 417,02	67 844 417,02	67 844 417,02
Octobre	35 638 517,06	27 225 365,37	436 487,25	190 317,38	63 490 687,06	190 317,38	63 490 687,06	63 490 687,06	63 490 687,06
Novembre	34 037 099,13	30 222 823,61	583 164,21	181 403,29	65 024 490,24	181 403,29	65 024 490,24	65 024 490,24	65 024 490,24
Total	325 955 961,35	238 500 085,92	2 706 147,64	1 109 178,25	568 271 373,16	1 109 178,25	568 271 373,16	568 271 373,16	568 271 373,16

(1) Paiements versés lors des versements de janvier, février et mars 1989 en vertu du *Règlement sur les versements aux compagnies de chemins de fer*.

(2) Comprend les versements finaux relatifs à la campagne agricole de 1988-1989 prenant fin le 31 juillet 1989.

Embranchements et paiements aux services de transport ferroviaire de passagers

En 1989, l'Office a administré des programmes de subventions pour l'exploitation des embranchements déficitaires et pour les services de passagers admissibles non exploités par VIA Rail. En tout, ces versements en subventions ont totalisé 28,3 millions de dollars en 1989. Les derniers montants versés à CP pour 1985 et 1986 ainsi qu'à Algoma Central Railway pour 1986 ont été effectués en 1989.

Frais facturés à VIA Rail par CN et CP

L'Office est responsable devant le ministre des Transports de la présentation annuelle des frais facturés à VIA Rail par CN et CP, pour leurs services. Ces frais sont calculés suivant le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*.

Tarifs dérivés du colza Canola

Conformément au décret CP 1976-894 et à l'article 12 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, la direction générale a établi pour 1989 les tarifs compensatoires minimaux pour le transport des produits dérivés du colza Canola.

Enlèvement de gares

Les enlèvements de gares de chemin de fer, suivant les requêtes à cet effet, ont été complétés en 1989. L'annonce, en octobre dernier, par le ministre des Transports, de réductions dans les services passagers de VIA Rail, pourrait avoir des incidences sur ce programme.

En 1989, CN a demandé à l'Office de rendre des décisions d'abandon à l'égard de 1 255 milles de voie, soit 6,1 p. cent de l'ensemble de son réseau. L'Office a autorisé CN à abandonner l'exploitation de 815 milles de voie, soit 4 p. cent de son réseau, en 1989 et lui a alors ordonné de maintenir en service 38 milles de voie, soit 0,1 p. cent de son réseau. Il a aussi fixé à 1990, l'abandon de 1 p. cent du réseau, soit 206 milles de voie. La décision relative à trois cas visant 196 milles de voie, ou 1 p. cent du réseau, a été reportée à 1990.

En 1989, l'Office a rendu des décisions relativement à 5 p. cent du réseau de CP, soit 689 milles de voie. L'abandon de 479 milles de voie, soit 3,5 p. cent du réseau, a été autorisé pour l'année. L'abandon des 210 milles de voie restants, soit 1,5 p. cent du réseau, est prévu pour l'année en raison principalement des obligations législatives liées aux exigences de service de VIA Rail.

En bref, l'Office a traité toutes les demandes d'abandon de lignes en instance, sauf deux pour lesquelles des décisions devraient être rendues en 1990.

Vérification des investissements dans le transport du grain de l'Ouest

L'Office effectue un examen quadriennal, conformément à la LTGO, afin d'établir les coûts variables pour le transport du grain de l'Ouest pour l'année civile ou la campagne agricole la plus récente. L'examen des coûts a permis cette année de déterminer les coûts de l'année de référence 1988, lesquels serviront à l'établissement des barèmes pour 1990-1991, 1991-1992, 1992-1993 et 1993-1994. Les coûts de l'année de référence sont indexés annuellement afin de tenir compte de l'inflation suivant l'évolution des prix du transport ferroviaire et les prévisions des volumes d'expédition de grain.

La Loi oblige l'Office à examiner les investissements des compagnies de chemin de fer dans les installations et l'équipement destinés au transport du grain de l'Ouest. L'ONT a conclu que les plans généraux d'investissement pour 1989 présentés par CN et CP étaient conformes aux normes.

juin dernier. Le barème de 1989 des produits dérivés du colza Canola a été publié en janvier.

- La L TGO prévoit que l'Office doit procéder à un examen quinquennal des coûts de transport du grain de l'Ouest. Cet examen constitue le fondement même de la détermination des subventions au transport du grain de l'Ouest ainsi que des barèmes annuels pour les quatre campagnes agricoles subséquentes. En 1989, dans le cadre de cet examen, l'Office a rendu plusieurs décisions majeures portant notamment sur la réduction des coûts des équipements, les gains de productivité, le ratio investissement ne/investissement brut dans les embranchements tributaires du transport du grain et le coût du capital. L'Office doit soumettre au ministre des Transports, le 31 mars 1990, le rapport de cet examen.

La direction générale est constituée de quatre directions : Gestion et coordination des programmes, Rationalisation du réseau ferroviaire, Taux et paiements et enfin, Services de vérification.

Prix et versements - Grain de l'Ouest

Les versements de subventions à CN, à CP et à BC Rail, aux termes des dispositions de la LTGO, qui entraînent une réduction des coûts du transport du grain de l'Ouest pour les producteurs ont totalisé 568,3 millions de dollars en 1989. Ces versements ont exigé le traitement de réclamations pour 400 000 mouvements de wagon de chemin de fer, par l'entremise de programmes et de banques de données informatisées, ainsi que par un vaste processus de validation sur place. La direction générale continue de vérifier les systèmes de bordereau de CN et CP, comme l'exigent les procédures de versement de subventions.

En avril 1989, la direction générale est devenue responsable de l'établissement et du versement des paiements à Central Western Railway (CWR). En s'appuyant sur les recommandations de la direction générale, l'Office du transport du grain, administrateur du Fonds de réserve pour l'amélioration du réseau, faisait antérieurement les versements à CWR. En 1989, les paiements ont totalisé 1,1 million de dollars. La direction générale a vérifié, pour le compte de Transports Canada, les réclamations présentées par CN, CP, BC Rail et CWR aux termes des accords conclus sous le régime du Programme spécial d'aide. Ces accords, qui ont pris fin en juillet 1989, ont été conclus afin de fournir une aide temporaire aux producteurs de grain de l'Ouest du Canada. Les dernières recommandations en matière de versement aux termes de ce programme ont été rendues publiées en novembre 1989. Les paiements recommandés au ministre des Transports pour la période comprise entre janvier et décembre 1989, s'élevaient à 7,6 millions de dollars.

La recommandation touchant le montant de l'indemnité au CN est soumise chaque année au ministre des Transports comme l'exige la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Paiements pour le transport vers l'Est

L'Office a terminé une importante vérification du programme de subventions pour le transport vers l'Est afin d'effectuer les paiements finals pour les années 1982 à 1989.

Rationalisation du réseau ferroviaire

Conformément aux dispositions des articles 157 à 181 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, l'Office évalue les requêtes des compagnies de chemin de fer pour l'abandon de voies ferrées ou d'un tronçon de voie ferrée. L'Office doit tenir compte de la rentabilité actuelle et future de la ligne avant de rendre sa décision. Il prend alors en considération les demandes d'amélioration de la rentabilité des voies ferrées, la réduction du fardeau des subventions fédérales et la satisfaction des intérêts commerciaux en cause.

L'abandon d'une voie ferrée est une question délicate pour l'industrie, le public et tous les paliers de gouvernement. L'Office s'emploie donc à dissiper les inquiétudes au moyen de vastes consultations auprès des parties intéressées.



SUBVENTIONS AU TRANSPORT

La Direction générale des subventions au transport administre les programmes fédéraux relatifs à l'établissement des tarifs statutaires, aux subventions pour les services de transport ferroviaire ainsi qu'à la rationalisation du réseau ferroviaire canadien. La direction générale vérifie les comptes des compagnies ferroviaires, en estime les coûts et en fixe les tarifs. Elle détermine et traite aussi les subventions pour les services de transport ferroviaire. Elle examine les investissements afférents au transport du grain de l'ouest et elle évalue les projets d'abandon de voie ferrée.

Son mandat découle de la Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN), de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi sur le transport du grain de l'ouest (LTGO).

En 1989, la direction générale a versé 630,4 millions de dollars répartis comme suit :

- 568,3 millions de dollars en vue d'abaisser le coût du transport du grain de l'ouest pour les producteurs canadiens.
- 23,3 millions de dollars pour compenser les pertes encourues par le maintien, à titre de service public, des lignes non rentables.
- 33,8 millions de dollars pour subventionner le transport vers l'est du grain et de la farine en vue de leur exportation.
- 6 millions de dollars pour couvrir les pertes encourues par les services de trains de voyageurs autres que VIA Rail.

Autres démarches entreprises :

- En 1989, CN a reçu l'autorisation d'abandonner l'exploitation de 815 milles de voie ferrée, soit 4 p. cent de son réseau. L'Office a également autorisé CP à abandonner 485 milles, soit 3,5 p. cent de son réseau. La Loi limite le total des abandons de voie ferrée à 4 p. cent par année du réseau d'une compagnie de chemin de fer.
- Le calcul du barème annuel 1989-1990 pour le transport du grain de l'ouest a été complété en

le 16 juillet 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 71,40 de la subdivision MacTier, à Craighurst (Ontario).
le 17 juillet 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 109,79 de la subdivision Windsor, à Windsor (Ontario).
le 19 juillet 1989	Collision entre un train de voyageurs et un camion lourd au passage à niveau privé du point milliaire 222,00 de la subdivision Kingston, à Moira (Ontario).
le 23 juillet 1989	Collision entre un train de voyageurs et un camion léger au passage à niveau public du point milliaire 62,80 de la subdivision Alexandria, à Cumberland (Ontario).
le 23 juillet 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 171,74 de la subdivision Belleville, à Oshawa (Ontario).
le 24 juillet 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau de ferme du point milliaire 204,73 de la subdivision Napadogan, à Quisibis (Nouveau-Brunswick).
le 26 juillet 1989	Collision entre un train de voyageurs et un camion à benne au passage à niveau public du point milliaire 74,60 de la subdivision Yale, à Chilliwack (Colombie-Britannique).
le 26 juillet 1989	Collision entre un train de voyageurs et un véhicule articulé au passage à niveau public du point milliaire 199,92 de la subdivision Wainwright, à Bruce (Alberta).
le 30 août 1989	Entreposage de produits dangereux dans la propriété de la compagnie de chemin de fer.
le 18 octobre 1989	Collision entre un train en affectation de triage et un train de marchandises au point milliaire 332,60 de la subdivision Kingston, à Toronto (Ontario).
le 27 octobre 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 198,60 de la subdivision Reddit, à Elma (Manitoba).
le 17 novembre 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 21,70 de la subdivision Nipigon, à Pays Plat (Ontario).
le 4 décembre 1989	Collision entre un train de marchandises et un camion au passage à niveau public du point milliaire 52,13 de la subdivision Massena, près de Howick (Québec).
le 12 décembre 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 79,50 de la subdivision Drummondville, à Saint-Léonard d'Aston (Québec).
le 14 décembre 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 24,00 de la subdivision Chalk River, à Almonte (Ontario).

le 17 avril 1989	Collision entre un train de marchandises et 15 wagons au point milliaire 0,75 de la subdivision Craik, à Regina (Saskatchewan).
le 18 avril 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 5,70 de la subdivision Grande Cache, entre Swan Landing et Wild Hay (Alberta).
le 19 avril 1989	Fuite de produit dangereux d'une citerne amovible au point milliaire 0,00 de la subdivision Carberry, à Winnipeg (Manitoba).
le 21 avril 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 137,30 de la subdivision Wacouna, à Eric (Québec).
le 25 avril 1989	Collision entre un train de voyageurs et une fourgonnette au passage à niveau public du point milliaire 77,30 de la subdivision Victoria, à Wellington (Colombie-Britannique).
le 29 avril 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 36,25 de la subdivision Pelletier, à Glendyne (Québec).
le 3 mai 1989	Collision entre deux trains en affectation de triage au point milliaire 2,00 de la subdivision St. Clair Tunnel, à Sarnia (Ontario).
le 10 mai 1989	Collision entre un train en affectation de triage et 47 wagons en dérive au point milliaire 248,50 de la subdivision Redditt, à Winnipeg (Manitoba).
le 12 mai 1989	Collision entre un train en affectation de triage et un camion au passage à niveau public du point milliaire 93,10 de la subdivision Havelock, à Havelock (Ontario).
le 14 mai 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 72,80 de la subdivision Togo, à Makaroff (Manitoba).
le 14 mai 1989	Collision entre un train de marchandises et un camion léger au passage à niveau public du point milliaire 31,50 de la subdivision Crownsnest, à Fort Macleod (Alberta).
le 28 mai 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 69,71 de la subdivision Skeena, à Tyee (Colombie-Britannique).
le 1 ^{er} juin 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 132,80 de la subdivision Belleville, à Cobourg (Ontario).
le 11 juin 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 128,00 de la subdivision Albreeda, à Blue River (Colombie-Britannique).
le 22 juin 1989	Collision entre un train de marchandises et un véhicule automobile au passage à niveau public du point milliaire 115,90 de la subdivision Allawater, à Ghost River (Ontario).
le 25 juin 1989	Wagon-trémie en dérive au point milliaire 5,30 de la subdivision Warman, à Saskatoon (Saskatchewan).
le 29 juin 1989	Vérification des wagons plats actuellement affectés au service de transport des conteneurs.
le 10 juillet 1989	Deux wagons-trémies en dérive au point milliaire 39,70 de la subdivision Carberry, à Brandon (Manitoba).
le 14 juillet 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 38,89 de la subdivision MacTier, à Alliston (Ontario).

le 19 janvier 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 52,83 de la subdivision Aberdeen, à Aberdeen (Saskatchewan).
le 20 janvier 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 9,40 de la subdivision Grimsby, à St. Catharines (Ontario).
le 22 janvier 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 196,40 de la subdivision Edson, à Solomon (Alberta).
le 30 janvier 1989	Collision entre un train de marchandises et un camion léger au passage à niveau public du point milliaire 13,04 de la subdivision Warman, entre Saskatoon et Warman (Saskatchewan).
le 31 janvier 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 285,30 de la subdivision Ruel, à Shekak (Ontario).
le 2 février 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 115,30 de la subdivision Shuswap, à Kamloops (Colombie-Britannique).
le 8 février 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 24,80 de la subdivision Montreal Branch, à Saint-Stanislas (Québec).
le 11 février 1989	Collision entre un train de marchandises et un camion léger au passage à niveau public du point milliaire 12,91 de la subdivision Adirondack, à Versailles (Québec).
le 16 février 1989	Manœuvre et inspection de wagons-citernes non pressurisés servant au transport de marchandises dangereuses dans le corridor Sarnia-Montréal.
le 20 février 1989	Collision entre un train de marchandises et un camion léger au passage à niveau public du point milliaire 18,96 de la subdivision Wetaskiwin, à Sedgewick (Alberta).
le 28 février 1989	Collision entre deux trains de marchandises du point milliaire 117,50 de la subdivision Heron Bay, à Schreiber (Ontario).
le 5 mars 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 67,80 de la subdivision Cartier, à Wahnapiitea (Ontario).
le 8 mars 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 78,60 de la subdivision Blackfoot, à Lloydminster (Saskatchewan).
le 16 mars 1989	Incendie dans le wagon de groupage CN 552254 au point milliaire 0,00 de la subdivision Halton, à Toronto (Ontario).
le 19 mars 1989	Collision entre un train en affectation de triage et un véhicule articulé au passage à niveau public du point milliaire 91,78 de la subdivision Qu'Appelle, à Regina (Saskatchewan).
le 20 mars 1989	Collision entre un train de voyageurs et une automobile au passage à niveau privé du point milliaire 82,37 de la subdivision Sussex, à Saint John (Nouveau-Brunswick).
le 4 avril 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau de ferme du point milliaire 123,10 de la subdivision Caso, à Shedden (Ontario).
le 4 avril 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 79,10 de la subdivision Galt, à Blandford (Ontario).

TABLEAU 2

Normations en vertu de l'article 229
1989

le 23 décembre 1988	Collision entre un train de marchandises et un véhicule articulé au passage à niveau public du point milliaire 164,76 de la subdivision Havelock, à Claremont (Ontario).
le 4 janvier 1989	Fuite de produit dangereux du wagon citerne GATX 64245 au point milliaire 146,20 de la subdivision Saint-Laurent, à Montréal (Québec).
le 7 janvier 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 19,18 de la subdivision Bedford, à Kinsac (Nouvelle-Écosse).
le 7 janvier 1989	Collision entre un train de marchandises et un intrus au point milliaire 3,50 de la subdivision Soo, à Sault Ste. Marie (Ontario).
le 8 janvier 1989	Collision entre un train de voyageurs et un intrus au point milliaire 7,80 de la subdivision Laggan, à Calgary (Alberta).
le 8 janvier 1989	Collision entre un train de marchandises et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 58,51 de la subdivision Lacombe, à Stettler (Alberta).
le 9 janvier 1989	Collision entre un train de voyageurs et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 129,52 de la subdivision Trois-Rivières, à Saint-Basile (Québec).
le 10 janvier 1989	Collision entre un train de voyageurs et un camion au passage à niveau public du point milliaire 67,43 de la subdivision Trois-Rivières, à Yamachiche (Québec).
le 11 janvier 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 4,50 de la subdivision Dartmouth, à Bog (Nouvelle-Écosse).
le 11 janvier 1989	Collision entre un train de voyageurs et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 66,58 de la subdivision Drummondville, à Daventryville (Québec).
le 12 janvier 1989	Fuite de produit dangereux du wagon citerne PROX 47921 dans la subdivision Taschereau, à Senneterre (Québec).
le 13 janvier 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 21,90 de la subdivision Bulkey, à Moricetown (Colombie-Britannique).
le 13 janvier 1989	Incendie dans les roues du wagon citerne GLNX 34185, au point milliaire 10,00 de la subdivision Brzeau, à Haynes (Alberta).
le 14 janvier 1989	Collision entre un train de voyageurs et une automobile tirant une remorque, au passage à niveau privé du point milliaire 51,45 de la subdivision Edson, à Falis (Alberta).
le 15 janvier 1989	Déraillement d'un train de marchandises au point milliaire 83,50 de la subdivision Kashabowie, à Kashabowie (Ontario).
le 15 janvier 1989	Collision entre un train en affectation de triage et une automobile au passage à niveau public du point milliaire 0,33 de la subdivision St. Clair Tunnel, à Sarnia (Ontario).

TABLEAU 1

ACCIDENTS/INCIDENTS FERROVIAIRES STATISTIQUES PRÉLIMINAIRES DE 1989

Accidents de train			
Accidents/Incidents	Nombre	Enquêtes	Pourcentage
Collisions en voie principale	9	9	100
Déraillements en voie principale	112	112	100
Accidents aux passages à niveau	434	229	53
Collisions/déraillements dans les triages/épis/voies d'évitement	165	165	100
Collisions/déraillements de draisines et de VEV *	15	15	100
Total	735	530	72
Accidents du service des trains			
Employés heurtés par du matériel roulant	9	9	100
Intrus heurtés par du matériel roulant	90	90	100
Total	99	99	100
Incidents			
Incendies dans les structures ou le matériel roulant	14	12	86
Marchandises dangereuses (fuites, etc.)	403	141	35
Autres	43	22	51
Total	460	175	38
Millions de milles-train			
Millions de milles-train	72,9		
Accidents de trains/par million de milles-train	10,1		

* VEV : Véhicules d'entretien de la voie

ENQUÊTES ET COORDINATION SUR LES LIEUX, ENQUÊTES SPÉCIALISÉES ET AVIS SCIENTIFIQUES

Les enquêtes sur les accidents de chemin de fer sont exhaustives. En effet, l'utilisation des techniques et des procédures les plus modernes permet l'identification et l'analyse de tous les faits. Les conclusions sont clairement établies et les recommandations appropriées formulées. Les enquêteurs s'occupent aussi bien des enquêtes préliminaires sur place que des enquêtes officielles visées par l'article 229 de la Loi sur les chemins de fer. Le nombre total d'accidents et d'incidents signalés à la direction, y compris les enquêtes sur place, figurent au tableau 1.

L'Office a le pouvoir de nommer un enquêteur, suivant l'article 229 de la Loi sur les chemins de fer, afin de s'enquérir des causes et circonstances des accidents ainsi que des facteurs et éléments susceptibles de les provoquer ou de les éviter (voir tableau 2). La personne chargée de faire enquête peut, aux termes des dispositions de l'article 33 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux :

- procéder à l'inspection de tout lieu, terrain, construction, ouvrage, matériel roulant, si jugé opportun;
- citer à comparaître les personnes dont elle estime l'interrogatoire ou les déclarations nécessaires à l'enquête;
- exiger la présentation des documents et autres pièces requis pour les fins de l'enquête;
- faire prêter serment ou recevoir des déclarations solennelles ou des attestations;

La direction compte 12 enquêteurs, répartis dans sept bureaux de district situés à Moncton, Montréal, Scarborough, Winnipeg, Edmonton, Calgary et Vancouver. Par ailleurs, cinq enquêteurs spéciaux, affectés à l'administration centrale, fournissent des conseils, de l'assistance ou une formation aux enquêteurs sur les lieux relativement entre autres aux plates-formes, aux voies, aux signaux, à l'exploitation et à la régulation, à l'équipement et aux marchandises dangereuses. Aux termes de l'article 229, lorsque les circonstances exigent des connaissances ou des compétences particulières, un enquêteur spécial est nommé.

ENQUÊTES ET RAPPORTS D'ANALYSE

La cueillette et le traitement de données se rattachant à la fréquence, à la gravité, aux emplacements et à l'origine des accidents complètent les enquêtes effectuées sur place. L'analyse de ces données (une fonction d'enquête en elle-même) permet de dégager des tendances et des anomalies au niveau des opérations des chemins de fer, aidant ainsi la direction à mieux comprendre les risques que le public et les employés des chemins de fer peuvent encourir. Ces études permettent la formulation de recommandations concernant des mesures correctives de réglementation qui autrement pourraient ne pas être formulées. La direction rend publics les rapports de recherche susceptibles d'intéresser l'industrie, la population, les organismes de sécurité et les responsables gouvernementaux.

Au cours de l'année dernière, la direction a élaboré différents rapports d'analyse dont le *Relevé des accidents et incidents ferroviaires déclarés à l'Office national des transports du Canada*, publié annuellement. On y retrouve des données récentes sur les accidents comparées à celles des années antérieures. On y traite de catégories d'accidents bien précisées en mettant en évidence les accidents et incidents ainsi que les victimes de ces accidents et semaines un bulletin intitulé *Relevé des accidents ferroviaires déclarés à l'Office national des transports du Canada*.



ENQUÊTES SUR LES CHEMINS DE FER ET LES PRODUCTODUCS

Depuis le 1^{er} janvier 1989, la Direction des enquêtes sur les chemins de fer et les productoducs assume l'entière responsabilité des enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc au Canada. Cette direction est régie par la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et par la *Loi sur les chemins de fer*.

Le mandat de la direction consiste à :

- étudier et analyser les accidents et incidents de chemin de fer et de productoduc ainsi que les facteurs pouvant causer ou éviter des accidents;
- établir les circonstances et les causes de ces accidents et incidents et identifier les facteurs pouvant être à l'origine de ceux-ci ainsi que les mesures à prendre pour les éviter;
- formuler des recommandations aux responsables des règlements sur la sécurité permettant de réduire ou d'éliminer le risque que de tels accidents et incidents se reproduisent;
- exercer un suivi et un contrôle sur les mesures prises par les responsables de la réglementation relativement à ces recommandations;
- recueillir et analyser des données ayant trait à la fréquence et à l'origine des différents types d'accidents.

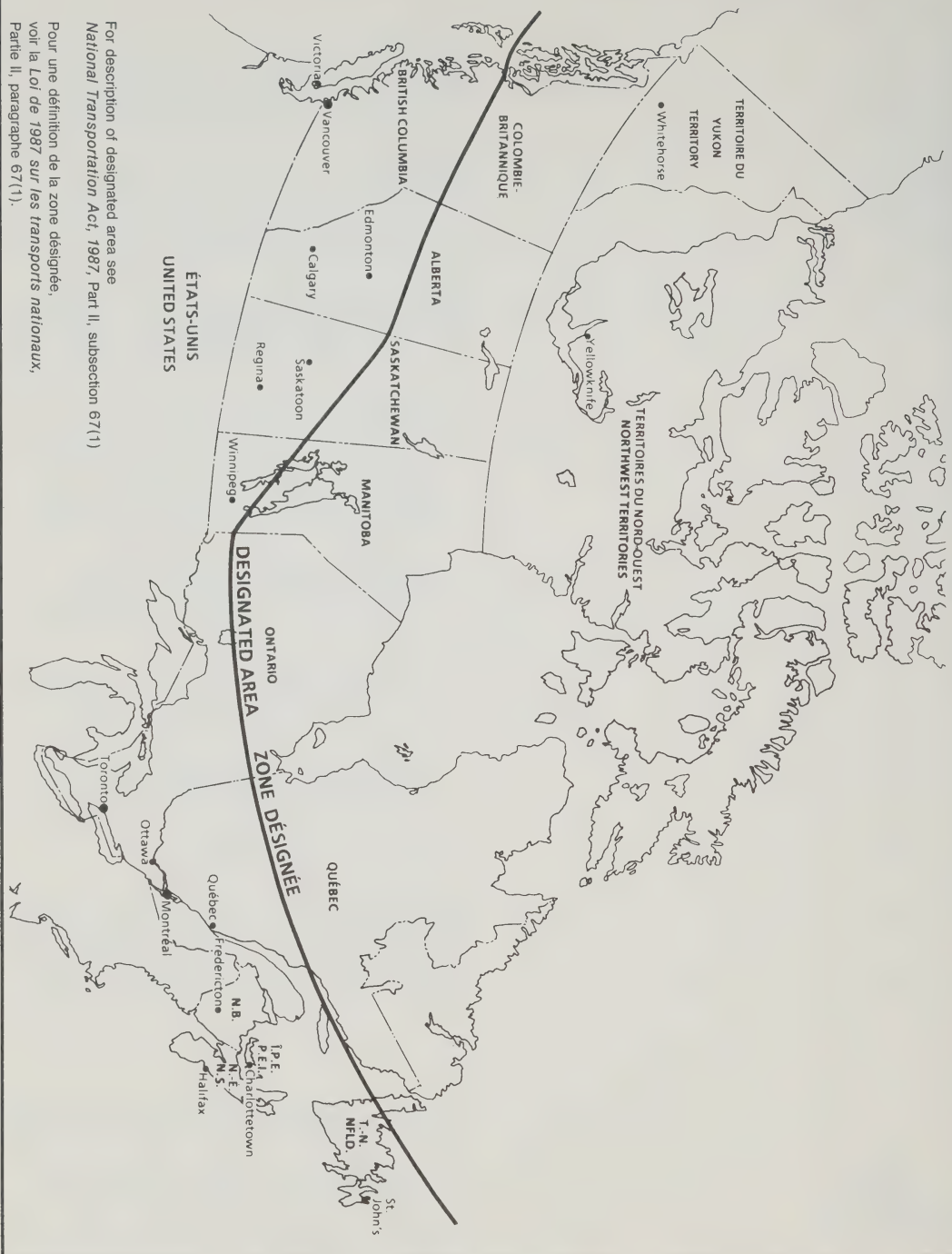
La direction comporte trois fonctions distinctes : celle des enquêtes et de la coordination sur les lieux, celle des enquêtes spécialisées et des avis scientifiques et enfin, celle des enquêtes et des rapports d'analyse.

En 1989, sur les 1 294 accidents et incidents rapportés, la direction a mené 804 enquêtes

préliminaires et 68 enquêtes officielles aux termes de l'article 229 de la *Loi sur les chemins de fer* (voir tableau 1).

Lorsque la nouvelle loi ayant trait aux accidents ferroviaires et aériens aura été promulguée, la direction sera transférée au Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

CARTE DU TERRITOIRE CHOISI



ACCORDS DE SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

La Direction des services internationaux évalue l'exploitation des services aériens internationaux en vue des négociations bilatérales touchant les services aériens. Elle maintient et élabore un système automatisé d'information sur les accords bilatéraux ayant trait aux services aériens. Elle participe, avec d'autres ministères, à la négociation d'accords bilatéraux sur les services aériens avec les gouvernements étrangers. Elle veille également à la mise à exécution et à l'administration de ces accords, suivant les attributions que lui confèrent les accords ou la loi en tant qu'autorité en matière de réglementation économique du transport aérien au Canada. La direction consulte les administrations étrangères de l'aéronautique des services internationaux et défend, d'un point de vue réglementaire, les intérêts du Canada aux réunions de l'aviation civile internationale.

En 1989, la direction a pris part à une multitude d'activités dans le domaine du transport aérien international. Elle a soutenu l'Office dans l'administration des accords de transport aérien bilatéraux. Dans ce cadre, elle a examiné un certain nombre d'accords de services aériens se rapportant au partage des codes, aux arrangements de places bloquées, au partage des recettes et à la capacité. Elle a participé à d'autres activités destinées à assurer une mise en œuvre et une administration harmonieuses des accords. Elle a notamment procédé à des échanges de données statistiques et d'informations ayant trait aux représentants des compagnies aériennes, à la taxation, à la douane ainsi qu'aux ventes et au transfert de fonds. Elle a également représenté l'Office lors des pourparlers bilatéraux avec onze pays, dont l'Argentine, la Belgique, l'Espagne, les États-Unis, la France, le Luxembourg, le Royaume-Uni, la Scandinavie, l'URSS et le Venezuela.

La Direction des services internationaux évalue l'exploitation des services aériens internationaux en vue des négociations bilatérales touchant les services aériens. Elle maintient et élabore un système automatisé d'information sur les accords bilatéraux ayant trait aux services aériens. Elle participe, avec d'autres ministères, à la négociation d'accords bilatéraux sur les services aériens avec les gouvernements étrangers. Elle veille également à la mise à exécution et à l'administration de ces accords, suivant les attributions que lui confèrent les accords ou la loi en tant qu'autorité en matière de réglementation économique du transport aérien au Canada. La direction consulte les administrations étrangères de l'aéronautique des services internationaux et défend, d'un point de vue réglementaire, les intérêts du Canada aux réunions de l'aviation civile internationale.

En 1988, avec la France relativement aux vols affrétés en 1988, avec la France relativement aux vols affrétés exige une surveillance constante. L'ONT a résolu de manière efficace certaines difficultés liées aux demandes présentées par des transporteurs aériens canadiens relativement à l'augmentation de leur capacité de vols affrétés en réponse à la demande des consommateurs.

Au cours d'entretiens qui se sont déroulées à Londres, et qui portaient essentiellement sur des questions de tarifs, le personnel de l'Office est parvenu à uniformiser davantage les règles gouvernant les vols affrétés entre le Canada et le Royaume-Uni. On a ainsi résolu un certain nombre de différends de longue date, ayant trait aux périodes de réservation à l'avance, au transport de fret dans les soutes des aéronefs affrétés pour le transport de passagers et aux dimensions minimales des expéditions.

La direction a continué d'appuyer le Canada au Conseil et au Comité des transports aériens de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). De plus, elle a participé à la 27^e assemblée de l'OACI qui s'est tenue à Montréal en septembre/octobre 1989. Elle a représenté le Canada au sein de la Commission économique de l'Assemblée. D'autre part, le personnel de la direction a présidé deux comités interministériels liés aux activités de l'OACI, en l'occurrence le Comité national de la facilitation et le Comité des activités de l'OACI relatives au droit aérien international, et en a dressé le plan de travail. La Direction a assuré la coordination et a participé à la préparation de la 8^e session de la Division des statistiques de l'OACI tenue à Montréal au mois d'avril 1989. Elle a participé à la 12^e réunion du comité de l'OACI sur les tarifs.

Le personnel de la direction a assisté, en qualité de membre du groupe d'observateurs canadiens, à deux réunions entre la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) et les États-Unis relativement au renouvellement de leurs accords concernant les tarifs aériens pour les lignes de l'Atlantique Nord.

La direction a conseillé Transports Canada relativement à la politique sur l'affrètement de durée prolongée des aéronefs (location avec équipage). En collaboration avec la Direction du règlement des différends, elle a participé, dans le cadre d'un groupe de travail interministériel présidé par Transports Canada, à l'élaboration d'une politique concernant les systèmes de réservation informatisés.

La direction collabore étroitement avec les administrations de réglementation étrangères en vue de faciliter l'exploitation des programmes de vols affrétés et d'uniformiser l'application de règlements en ce domaine. L'administration des ententes conclues,

Examens annuels

C'est en 1989 que la Direction de l'analyse et du suivi de l'industrie a produit son premier rapport d'examen annuel portant sur l'année 1988.

Pour réaliser cette tâche, la direction a tenu des réunions avec des entreprises, des associations, des groupes et les gouvernements. Elle a analysé les renseignements les plus récents sur les transports provenant du gouvernement et du secteur privé, ainsi que les résultats d'une enquête de grande envergure.

Pour la deuxième année, la direction a effectué une nouvelle enquête auprès des expéditeurs, des transitaires, des conférences maritimes, des usagers des services aériens, des agents de voyage et des localités du Nord. Dans le cadre d'une vaste enquête, elle a interviewé plus de 130 transporteurs routiers, des associations provinciales, régionales et nationales de camionnage, des bureaux de licences et des ministères des Transports provinciaux, des règles de tarification et des associations de propriétaires exploitants.

La direction a de plus consulté sur place les expéditeurs du Nord utilisant les services d'approvisionnement des réseaux de l'Alberta et du Mackenzie, les transporteurs offrant ces services et un échantillon de transporteurs et de passagers aériens du Nord.

Requêtes particulières

Le ministre des Transports peut également demander à l'Office de considérer des sujets particuliers lors de l'examen annuel. Dans le cadre de l'examen de 1988, le Ministre a demandé à l'Office de mettre au point des critères pouvant servir à identifier les réseaux ferroviaires essentiels au développement économique d'une région.

CONTRÔLE DE L'APPLICATION

Les tâches reliées au contrôle de l'application sont effectuées par six agents d'enquête régionaux. Leurs bureaux sont situés à Moncton, Montréal, Toronto, Thunder Bay, Whitehorse et Vancouver. Un petit groupe de l'administration centrale les soutient dans l'exécution de leur travail.

La Direction du contrôle de l'application enquête sur les transporteurs qui exploitent, sans licence ou en contravention des termes et conditions de licence, des services aériens intérieurs ou internationaux, ou des

Demandes de renseignements

Enquêtes

Renvoyées à la GRC pour poursuite

36

127

Traitées

5 861

Ateliers et séances d'information

Séances d'information présentées par le personnel de l'Office à la GRC et à divers groupes de l'industrie pour clarifier la nouvelle loi.

18

Délivrance des permis relatifs aux produits

La direction traite les demandes de construction et d'exploitation de produits et formule des recommandations au Ministre relativement à ces demandes de permis.

L'Office a reçu une requête de permis relatifs aux produits et n'a émis aucun permis.

ANALYSE ET SUIVI

L'Office doit procéder à un examen annuel de l'application de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, de la Loi amendée sur les chemins de fer, maritimes, de la Loi sur les transports routiers et de toute autre loi du Parlement touchant la réglementation économique d'un mode de transport relevant de la responsabilité du ministre des Transports et ce, pour les années 1988 à 1991. La Direction de l'analyse et du suivi de l'industrie a reçu pour mission d'effectuer ces examens.

Dans l'exécution de ce mandat, la direction doit tenir compte des objectifs de la politique nationale des transports. Les examens annuels, menés à l'échelle nationale et régionale, touchent les aspects suivants :

- les changements au niveau des tarifs des transporteurs;
- les changements liés au niveau de services fournis par les transporteurs aux expéditeurs et au public voyageur;
- les changements dans la structure et la performance de l'industrie des transports, y compris le nombre de transporteurs entrant et sortant du marché;

- les changements du niveau de l'emploi au sein de l'industrie des transports;
- le temps alloué au traitement des requêtes, plaintes ou autres questions portées à l'attention de l'ONT, aux termes d'une loi du Parlement;
- l'incidence des articles 134 à 142 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux (prix de ligne concurrentiels) sur les recettes, la rentabilité, les investissements en capitaux et le niveau de services des compagnies de chemin de fer;

- toute autre question que l'ONT doit étudier à la demande du Ministre.

L'Office de répartition des approvisionnements en énergie consulte la Direction des services intérieurs. L'ONT peut ordonner ou autoriser l'utilisation de navires canadiens et étrangers pour assurer un approvisionnement satisfaisant de produits contrôlés, tels que définis dans la Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie.

Nombre de demandes de dispense - Règlement d'exemption pour le cabotage

Reçus en 1989	59
Aggravés	44
Rejetés	1
Retirés	13
Autres	1

Certificats d'aptitude et certificats de nécessité et d'utilité publiques

La Direction des services intérieurs s'occupe du traitement des demandes présentées par les compagnies de chemin de fer en vue d'obtenir des certificats d'aptitude et des certificats de nécessité et d'utilité publiques. Dans le cas d'une demande de certificat d'aptitude, l'ONT s'assure que la compagnie de chemin de fer en question possède l'assurance requise. Les décisions doivent être prises dans les 120 jours suivant la réception des demandes. Dans le cas d'une demande de certificat de nécessité et d'utilité publiques, la direction veille à ce que ladite compagnie donne l'avis public que l'ONT juge indiqué. Une fois les plaidoiries terminées, elle analyse les aspects économiques et financiers de la demande et détermine si elle sert bien l'intérêt public.

En 1989, l'Office a reçu une requête de certificat d'aptitude. La décision n'a pas encore été rendue. Aucune requête de certificat de nécessité et d'utilité publiques n'a été déposée.

Avis d'accords de cession de lignes de chemin de fer

La direction traite les avis d'accords de cession de lignes de chemin de fer et en recommande l'acceptation ou le rejet, selon qu'ils servent l'intérêt public ou non. L'Office a six mois pour rendre une décision.

Au cours de l'année, deux avis d'accords de cession ont été déposés à l'Office qui a rendu une décision sur l'un des deux cas.

Statistiques internationales de 1989

Nombre de licences et de licences

Transporteurs licenciés au 31 décembre 1989 938
Licences détenues par des transporteurs au 31 décembre 1989 1 709

Demandes de licence

Rapportées de 1988 75
Reçues en 1989 295
Régies en 1989 280

Décisions et arrêtés

Décisions 318
Arrêts 100

Avis publics

Requêtes 37
Audiences 0

Licences renouvelées

313
25

Licences en dispense

Avec réservation anticipée et pour voyages à forfait* 465 3 548 19 367 28 5 842
En provenance du Canada
En provenance de l'étranger

* Les chiffres ne tiennent pas compte des changements apportés aux programmes de vols arrêtés.

Services maritimes d'approvisionnement dans le Nord

La Direction des services intérieurs s'occupe également de la délivrance des licences pour l'exploitation de services maritimes d'approvisionnement des collectivités situées dans le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie, y compris le lac Athabasca, et dans l'Arctique occidental.

Nombre de licences pour le transport

maritime dans le Nord
au 31 décembre 1989 7

Demandes de licence

Reçues en 1989 1
Régies 2
Retirées 0

Vols arrêtés

Pour voyages à forfait* (VAFO)

En provenance du Canada 1 418
En provenance de l'étranger 474

Sans participation et à but commun*

En provenance du Canada 671
En provenance de l'étranger 307
Frêt (en provenance du Canada) 2 402
Frêt (en provenance de l'étranger) 2 665

Avec réservation anticipée* (VARA)

En provenance du Canada 2 161
En provenance de l'étranger 27

Selon la Partie X de la Loi sur la marine marchande du Canada, dont l'application relève de Revenu Canada, le cabotage est réservé aux navires canadiens. Par contre, si aucun navire canadien n'est disponible, un navire étranger peut prendre part au cabotage, conformément à l'ordonnance d'exemption sur le cabotage. Lorsque la Direction des services intérieurs reçoit une demande d'utilisation de navires d'immatriculation étrangère, elle entreprend des recherches auprès de l'industrie et soumet ensuite au ministère du Revenu ses recommandations touchant la disponibilité de navires battant pavillon canadien. Elle fait aussi l'utilisation de navires non dédouanés dans les eaux canadiennes et au recours à des navires d'immatriculation étrangère pour des activités commerciales maritimes autres que le cabotage.

Dans les cas d'urgence, aux termes de la Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie,

Avis publics

Demandes
Audiences

243
1

- 1 Transporteurs qui détiennent uniquement des licences émises aux termes du paragraphe 72(1) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux. (Nota : les transporteurs qui utilisent des hélicoptères détiennent des licences émises aux termes du paragraphe 72(1), mais ils peuvent exploiter leurs services n'importe où au Canada.)
- 2 Transporteurs qui détiennent des licences émises aux termes du paragraphe 72(2) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux. (Nota : la plupart des transporteurs détenant une licence émise aux termes du paragraphe 72(2) détiennent également une licence aux termes du paragraphe 72(1).)
- 3 Licences émises aux termes du paragraphe 72(2) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux.

Services aériens internationaux

La Direction des services internationaux émet des licences et des autorisations temporaires pour l'exploitation de services aériens réguliers internationaux, en conformité avec les accords bilatéraux et les arrangements particuliers touchant les services aériens. Un requérant doit posséder la citoyenneté canadienne, une police d'assurance-responsabilité et le certificat d'exploitation réglementaire. S'il s'agit d'un transporteur étranger, il doit être désigné par le gouvernement de son pays. La direction peut fixer également les termes et conditions relatifs aux licences de services internationaux réguliers qu'elle juge indiqués dans l'intérêt public.

La direction détermine les conditions que doivent respecter les transporteurs de vols affrétés internationaux, délivre les autorisations et accorde, sur demande, des dispenses relativement à certains permis et licences de vols affrétés internationaux. Par ailleurs, la direction effectue des contrôles et des vérifications afin de s'assurer que les transporteurs disposent d'une assurance-responsabilité suffisante et prend les mesures nécessaires pour qu'ils se conforment au règlement. La direction peut également participer à la suspension ou à l'annulation de la licence d'un transporteur au moment de sa requête ou s'il ne se conforme pas aux règlements. La direction a examiné toutes les licences internationales qui devaient être revalidées en 1989.

être canadiens, détenir une police d'assurance responsabilité réglementaire et un certificat d'exploitation.

Délivrance des licences de services aériens dans

le Nord : les exigences mentionnées ci-dessus s'appliquent également aux services aériens à l'intérieur de la zone désignée, située au nord de la ligne de démarcation (voir carte, p. 31). De plus, chaque requête de licence doit faire l'objet d'un avis public. S'il y a opposition, l'ONT doit s'assurer que le nouveau service demandé n'entraînera pas une réduction importante ou une instabilité dans le niveau de service offert dans la zone désignée. L'ONT a 120 jours pour rendre une décision suite à une contestation. La direction a traité 78 demandes de licence de services aériens intérieurs ayant soulevé des objections.

La direction évalue les transporteurs afin de s'assurer qu'ils respectent les exigences d'entrée sur le marché. Elle analyse, en particulier, les documents déposés par les transporteurs aériens éventuels pour justifier leur citoyenneté canadienne.

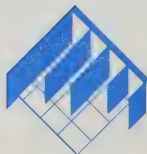
Nombre de licenciés et de licences

Transporteurs licenciés	
au 31 décembre 1989	
Sud du Canada ²	144
Nord du Canada ³	714
Nombre total de transporteurs	
aériens intérieurs	
Licences détenues par des transporteurs	
au 31 décembre 1989	
Sud du Canada	846
Nord du Canada ³	957
Nombre total de licences	
intérieures en circulation	
1 803	

Demandes de licence

Rapportées de 1988	
Sud du Canada	
3	
Nord du Canada	
77	
Reçues en 1989	
Sud du Canada	
41	
Nord du Canada	
260	
Régies en 1989	
Sud du Canada	
37	
Nord du Canada	
273	
Décisions	
Arrêts	
297	
56	

Décisions et arrêts



ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET ANALYSE DU MARCHÉ

Cette direction générale a pour mandat de réglementer l'entrée et la sortie du marché des transporteurs en regard aux services et régions où la réglementation s'impose afin de protéger l'intérêt des usagers des services de transport. Elle doit assurer aussi le suivi sur une base annuelle de l'incidence de la réglementation économique adoptée par l'État sur le réseau canadien des transports.

Au nombre de ses activités figurent la délivrance de licences aux transporteurs canadiens et étrangers pour l'exploitation de services au Canada, le contrôle de l'application des exigences fixées par les règlements et les licences de l'ONT, de même que par les accords internationaux, la participation à la négociation et à la mise en œuvre d'accords internationaux de services aériens, et le suivi ainsi que l'analyse des répercussions de la réglementation économique sur le secteur des transports.

La direction générale comporte quatre directions : Services intérieurs, Services internationaux, Contrôle de l'application et suivi de l'industrie.

La direction générale assume également la responsabilité fonctionnelle des employés des bureaux régionaux de l'Ouest et de l'Atlantique, lesquels s'occupent des aspects locaux de ses activités. De plus, les agents de contrôle de l'application œuvrent au niveau des bureaux de district de l'ONT, à travers le Canada.

DÉLIVRANCE DES LICENCES

Services aériens intérieurs

Délivrance des licences de services aériens dans le Sud : pour obtenir une licence de transport de passagers ou de marchandises hors de la zone désignée, c'est-à-dire au sud de la ligne de démarcation (voir carte, p. 31), les requérants doivent

spécialement les pourparlers concernant les tarifs aériens et ententes tarifaires. Mentionnons tout d'abord les accords de services aériens avec le Royaume-Uni et les Pays-Bas.

L'ONT étudie en ce moment, avec ses homologues américains et britanniques, la mise au point d'un système électronique de dépôt destiné à remplacer le dépôt manuel des tarifs produits sur imprimé. L'implantation d'un système de dépôt électronique s'échelonne sur plusieurs années. La première étape est actuellement en cours.

En 1989, l'Office a résolu, après enquête, 30 plaintes touchant les pratiques d'établissement des prix de certains services aériens internationaux. Une des plaintes avait été déposée par l'Alliance canadienne des associations touristiques relativement à une résolution de l'Association du transport aérien international (IATA) interdisant aux agents de voyage canadiens de proposer à leurs clients, dans certains cas, les tarifs les plus bas. Après enquête, l'ONT a déclaré que la résolution de l'IATA ne s'appliquerait pas aux billets vendus au Canada.

Services de transport pour les personnes handicapées

L'Office est chargé de l'application des dispositions de la *LTN 1987* qui interdit aux services de transport de créer des obstacles indus aux déplacements des personnes atteintes de déficience. Pour atteindre cet objectif, l'ONT peut prescrire, administrer et appliquer des règlements, enquêter et statuer sur des plaintes déposées par des personnes atteintes de déficience et, enfin, entreprendre des études sur des sujets particuliers.

L'ONT a examiné, à la demande de la Fondation canadienne du rein, les frais exigés par Air Canada, les lignes aériennes Canadien International et Wardair, pour le transport des appareils à dialyse vers certaines destinations. Les transporteurs ont, de leur propre chef, supprimé ces frais après que l'ONT en eût soulevé la question.

L'ONT a achevé la version provisoire des règlements définissant les termes et conditions s'appliquant au transport aérien intérieur des personnes atteintes de déficience et l'a soumise au Bureau du Conseil privé pour examen.

À la suite d'une plainte déposée, entre autres, par l'organisation *Freedom in Traveling*, l'ONT a procédé à un examen afin de déterminer si les politiques des transporteurs aériens relatives à l'usage, en vol,

quête était toujours en cours à la fin de l'année.

L'ONT a reçu, en août, deux demandes officielles en vertu du paragraphe 63.3 de la *LTN 1987*, réclamant l'application de mesures destinées à supprimer les obstacles indus aux déplacements des personnes atteintes de déficience. Les deux plaintes avaient trait aux services offerts par Ontario Express. La première plainte concernait le règlement exigeant que tout passager en fauteuil roulant soit accompagné; la deuxième affirmait que le transporteur n'offrait pas un équipement approprié pour le transport des pensionnaires de foyers pour personnes âgées dans le nord de l'Ontario. Ces deux plaintes étaient toujours à l'étude à la fin de l'année.

Au cours de l'année 1989, l'ONT a répondu à 68 plaintes concernant des obstacles indus aux déplacements de personnes atteintes de déficience. Cependant, ces plaintes n'ont pas donné lieu à des demandes officielles. Les plaintes reçues se rapportaient à tous les modes de transport, en particulier les services aériens et ferroviaires de transport de passagers, et la plupart concernaient l'utilisation de l'équipement de transport.

L'ONT a créé un comité consultatif spécial chargé de participer à l'élaboration de normes applicables à l'équipement favorisant l'accessibilité et prévoit, en ce moment, mettre sur pied d'autres comités analogues qui seraient chargés des normes de formation et de services. Le personnel de l'ONT a également entrepris des études et participé à des projets de recherche, parmi lesquels des enquêtes auprès des usagers et transporteurs au sujet de l'accessibilité du réseau de transport et des obstacles que rencontrent les personnes atteintes de déficience cognitive et émotionnelle.

En outre, la direction générale, de concert avec Trans-Canada, l'Institut canadien pour les aveugles et le Canadian Council of the Blind, a parrainé trois ateliers organisés dans plusieurs régions du Canada, afin de sensibiliser les transporteurs aux besoins des aveugles et des malvoyants.

L'examen annuel de l'année dernière a révélé que la majorité des expéditeurs et agents d'expédition internationaux connaissaient mal la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. C'est la raison pour laquelle la direction générale a publié une brochure fournissant des renseignements généraux sur l'esprit de la loi et les exigences qu'il s'appliquent aux conférences maritimes, ainsi qu'une définition du rôle de l'ONT dans l'administration de la loi. Cette brochure a été distribuée à plus de 4 000 expéditeurs.

La Partie V de la *LTN 1987* s'applique à l'approvisionnement des localités du Nord par voie maritime, le long du fleuve Mackenzie, sur le lac Athabasca et dans l'Arctique occidental. Les transporteurs agréés sont tenus de déposer leurs tarifs, lesquels sont examinés, analysés et portés à l'attention de l'Office qui a le choix de les accepter, de les rejeter ou d'imposer d'autres mesures jugées nécessaires. En 1989, l'ONT a examiné environ 15 rajustements de tarif apportés par des transporteurs maritimes dans le Nord. Tous ces rajustements ont été jugés équitables et raisonnables.

Tarifs aériens internationaux

L'Office est responsable de l'application des dispositions des conventions internationales relatives au dépôt et à l'acceptation des tarifs applicables aux prix et aux services aériens internationaux. Il veille également à la mise en œuvre du *Règlement sur les transports aériens*. C'est ainsi que les questions touchant les prix, les tarifs et les conditions de transport qui ont été traitées, représentées, pour l'année 1989, 289 000 pages. Près de la moitié, soit 113 262 pages traitent des prix reliés au transport en provenance ou à destination du Canada. L'ONT analyse en détail 10 p. cent des soumissions s'appliquant aux tarifs aériens. Au total, 59 demandes d'augmentation de tarif déposées ont fait l'objet d'un examen financier pour vérifier le bien-fondé des hausses proposées.

L'ONT a rendu des décisions dans 40 cas dont il avait été saisi à la suite des enquêtes du personnel, des différends entre transporteurs ou des avis et arrêtés émanant de gouvernements étrangers. Par ailleurs, il a statué sur plus de 2 700 demandes de dispense spéciale à brève échéance par rapport aux règlements et aux tarifs déposés. L'Office a rejeté 450 demandes, en a autorisé 375 autres sous réserve et en a accepté 1 875.

La direction générale offre, de concert avec d'autres ministères fédéraux, ses services d'expertise pour la négociation d'accords bilatéraux de services aériens. Au cours de l'année 1989, la direction aura participé aux négociations de cinq accords bilatéraux de ser-

projet d'acquisition de Wardair Inc. par PWA Corporation, l'Office s'est penché sur la question et a statué que la transaction n'était pas contraire à l'intérêt public. L'Office a rendu cinq décisions à la requête de personnes demandant des éclaircissements sur les dispositions de la loi relatives aux fusions et aux acquisitions ainsi qu'à des projets d'acquisition particuliers.

En mars 1988, le directeur des Enquêtes et recherches, du ministère de la Consommation et des corporations, a demandé au Tribunal de la concurrence une ordonnance en vue d'empêcher la fusion de deux systèmes canadiens de réservation informatisés, le premier appartenant aux lignes aériennes Canadien International et le second, à Air Canada. En 1989, après de nombreuses consultations, le directeur a modifié sa demande en autorisant la fusion mais en suggérant toutefois l'application d'une série de règles devant servir de cadre de référence aux activités commerciales des systèmes de réservation informatisés. Le Tribunal de la concurrence ayant approuvé les règles et l'arrêt, le ministre des Transports a demandé à son personnel d'élaborer, en étroite collaboration avec l'Office, des politiques relatives aux systèmes de réservation informatisés, applicables à l'industrie. L'Office a été chargé d'élaborer et d'appliquer les règlements découlant des objectifs des politiques de Transports Canada dans ce domaine.

Administration de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM) et des tarifs d'approvisionnement du Nord par voie maritime

Les conférences maritimes sont des regroupements de transporteurs qui réglementent les tarifs et les conditions de transport océanique appliqués par leurs membres. Les conférences maritimes sont soustraites à l'application des dispositions de la *Loi sur la concurrence* lorsqu'elles se conforment à certaines dispositions de la LDCM. L'ONT s'acquitte de ses responsabilités en matière d'administration de la LDCM, en constituant des dossiers sur les tarifs appliqués et en conservant un registre des ententes conclues.

L'ONT a examiné 39 ententes de conférences maritimes et environ 75 modifications à ces dernières. Il a réglé toute une série de questions portant aussi bien sur le recours à l'action indépendante pour les augmentations de prix qu'à l'utilisation de microfiches pour le dépôt des données concernant les tarifs.

omissions des transporteurs n'allaient pas à l'encontre de l'intérêt public.

L'une des principales responsabilités de la direction générale en vertu de la *LTN 1987* est la sauvegarde de l'intérêt public en ce qui a trait aux augmentations des prix de base sur les routes aériennes desservies en monopole dans le sud du Canada et en ce qui a trait aux prix de base ainsi qu'aux augmentations de prix des services dans le nord du Canada. Sur réception d'une plainte, la direction générale examine le niveau d'une plainte, les hausses de prix pour s'assurer qu'ils ne sont pas contraires à l'intérêt public. En novembre 1989, l'Office a reçu deux plaintes relatives aux augmentations de tarifs proposées par Calm Air sur la ligne aérienne entre Winnipeg et Lynn Lake (Manitoba). Ces plaintes sont actuellement à l'étude.

L'Office peut faire l'examen des droits de transport sur la voie maritime du Saint-Laurent ainsi que des augmentations des tarifs de pilotage proposées. En 1989, il n'a reçu aucune plainte à ce sujet.

Au cours de l'année 1989, le personnel de l'Office a traité environ 270 plaintes plus ou moins complexes, se rapportant au transport de passagers par voie aérienne. L'ONT a reçu une plainte émanant des bureaux d'enregistrement des voyages de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, alléguant que Québecair avait violé les *Règlements sur les transports aériens* portait préjudice à l'intérêt public. Après enquête, l'ONT a conclu, le 24 mai 1989, que Québecair avait effectivement violé les règlements. À la suite de cette décision, les bureaux d'enregistrement ont demandé à l'Office de préciser si Québecair avait porté préjudice à l'intérêt public. L'affaire est toujours en cours.

Fusions et acquisitions

Au Canada, quiconque projette d'acquiescer un intérêt dans une entreprise de transport sous juridiction fédérale et ayant un actif ou un chiffre d'affaires annuel canadien dépassant 10 millions de dollars, doit, en conformité à la Partie VII de la *LTN 1987*, aviser l'Office de ses intentions. Celui-ci fait alors paraître dans la Gazette du Canada un avis public à cet effet. Si un tel projet d'acquisition est contesté devant l'Office, au cours des trente jours suivant la publication de cet avis, l'Office doit faire enquête. Par la suite, il peut rejeter le projet d'acquisition, s'il juge qu'il va à l'encontre de l'intérêt public.

En 1989, l'ONT a émis des avis sur dix projets d'acquisition (quatre touchant des entreprises de transport aérien et six, des sociétés de camionnage). Après avoir reçu un certain nombre de plaintes concernant le

portail sur l'obligation d'un transporteur d'offrir un service approprié. Dans ce cas, CN a reçu l'ordre de fournir l'équipement approprié aux besoins du requérant, deux plaintes se rapportant aux obligations de transporteur public de VIA Rail. Dans un cas, il a statué que VIA n'avait pas failli à ses obligations en ce qui a trait aux services offerts sur la ligne Ottawa-Montréal. Quant à l'autre plainte, l'enquête se poursuit toujours.

L'Office a également étudié une plainte déposée par Atlantic Container Express. Cette société affirmait que certains prix applicables au transport à destination des Maritimes et de Terre-Neuve n'étaient pas compensatoires et allaient à l'encontre des dispositions de l'Acte d'Union entre Terre-Neuve et le Canada. L'Office a établi que les tarifs étaient compensatoires en décidant toutefois, de tenir des audiences publiques sur l'application des dispositions de l'Acte d'Union. Le requérant a, depuis lors, fait appel de la décision de l'Office.

En 1989, à la suite de deux plaintes alléguant que des compagnies de chemin de fer avaient failli à leurs obligations de transporteurs publics de marchandises aux termes de l'article 147 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'Office a fait enquête. Il a conclu que CP avait failli à ses obligations vis-à-vis Commonweath Plywood Co. Ltd. et a exigé que le transporteur modifie son équipement et ses procédures d'avis. La deuxième plainte déposée par Lecours Lumber Co. de Hearst (Ontario) contre CN était toujours en cours d'examen à la fin de l'année.

L'Office a examiné une plainte de Transport 2000 affirmant que l'augmentation par VIA de certains tarifs de wagons-its était contraire à l'article 290 de la *Loi sur les chemins de fer*. L'enquête était en cours à la fin de l'année.

L'intervention du personnel de l'Office a permis de résoudre un différend opposant les transporteurs et les expéditeurs d'Essex Terminal Railway sur une question de facturation.

Transports aériens et maritimes

En 1989, l'Office a enquêté sur neuf requêtes se réclamant de l'article 59 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, laquelle prévoit des garanties contre les tarifs, les actes ou omissions contraires à l'intérêt public. Huit de ces plaintes se rapportaient à la suppression du service aérien d'Air Canada à Stephenville (Terre-Neuve) tandis que la dernière, déposée par le Canadian Meat Importers Committee remait en question l'applicabilité de certains frais imposés par l'Australie/Eastern Canada Shipping Conference. Dans chacun de ces cas, l'Office a jugé que les prix, actes ou

Contrats confidentiels et dépôt des tarifs

La loi exige que les contrats ferroviaires confidentiels, les tarifs ferroviaires applicables au transport de marchandises subventionnées, les tarifs de transport de marchandises en quantité limitée et de messageries, les tarifs de transport des passagers ainsi que les tarifs de ponts et tunnels soient déposés à l'Office. Cependant, cette exigence ne s'applique pas aux tarifs ordinaires de transport de marchandises.

En 1989, l'Office a reçu 2 523 contrats confidentiels et 1 041 modifications exposant les termes des ententes conclues entre expéditeurs et transporteurs ferroviaires.

Parmi les autres documents déposés en 1989, on compte :

- 164 tarifs réglementaires

- 547 tarifs de marchandises en quantité limitée

- 2 tarifs de ponts et tunnels

- 301 tarifs de messageries

- 42 tarifs de passagers

D'autre part, l'Office a approuvé 1 410 laissez-passer gratuits ou à tarif réduit.

Programme de l'infrastructure ferroviaire

La direction générale reçoit, dans le cadre du programme de l'infrastructure ferroviaire, les requêtes et les plaintes concernant la construction et la modification des lignes ferroviaires, des passages à niveau et autres infrastructures sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et la *Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer*. Elle examine les demandes et les plaintes déposées par les administrations routières, les lignes de chemin de fer ou le public en tenant compte du critère d'utilité publique et des exigences des compagnies de chemin de fer. Elle décide également de la répartition, entre les parties, des coûts afférents à l'infrastructure ferroviaire.

Jusqu'au 1^{er} janvier 1989, l'Office devait, par l'intermédiaire de la Direction générale de la sécurité ferroviaire, examiner les demandes en utilisant, entre autres, la sécurité ferroviaire comme critère d'évaluation. À la suite de l'adoption de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1989, l'Office a cédé ses fonctions de contrôle de la sécurité ferroviaire à Transports Canada et a confié les responsabi-

Chemin de fer

Plaintes et enquêtes sur les prix et les services

Les activités facilitant l'accès à des services concurrentiels et les interventions de médiation et d'arbitrage menées par la direction générale aident les expéditeurs et les transporteurs à régler leurs différends. La direction générale collabore également avec l'Office afin de répondre aux plaintes officielles dont il est saisi. Ces plaintes alléguent qu'un transporteur nuit à l'intérêt public en matière de prix et de services de transport de marchandises ou de passagers, par action ou par omission, lorsqu'il ne remplit pas ses obligations ou lorsqu'il enfreint certaines dispositions des lois.

En 1989, l'Office a reçu huit plaintes alléguant que les prix ou les services de transport de marchandises par voie ferroviaire étaient contraires à l'intérêt public. Ces plaintes faisaient état de discrimination liée à des contrats confidentiels. Dans le courant de l'année, trois des plaintes ont été retirées tandis que l'Office a achevé les enquêtes et a rendu des décisions sur les cinq autres plaintes. L'Office n'a constaté aucun préjudice en ce qui a trait à quatre plaintes déposées par des marchands de bois en gros. La cinquième plainte

En 1988, la direction générale a reçu 917 demandes qu'elle a présentées à l'Office. L'Office a conclu que 582 d'entre elles relevaient de la responsabilité de Transports Canada et a confié les 335 autres au personnel de la direction générale. En plus des 326 nouvelles demandes reçues en 1989, ces requêtes ont été réglées comme suit : 156 arrêtées ont été émis, 209 demandes ont été résolues à la satisfaction des parties et 296 sont en cours de traitement.

Lorsque les parties ne parviennent pas à s'entendre, l'Office doit prendre lui-même les décisions et présenter les motifs à l'appui des arrêtés. La répartition en fonction des bénéfices respectifs, l'ancien, l'interprétation des ententes antérieures et la commodité générale pour le public ont été invoquées comme motifs, selon les circonstances particulières à chaque cas.

Iltes restantes à la Direction générale du règlement des différends. Au cours de l'année écoulée, la direction générale a passé en revue l'ensemble des règlements et lignes directrices techniques en vigueur et a diffusé un avis décrivant le rôle de l'Office à la lumière des récents changements législatifs. Par ailleurs, elle a élaboré une ébauche des directives sur la répartition des coûts des projets de construction de croisements étages qu'elle a distribué aux parties intéressées afin de recueillir leurs commentaires.

remplacement des services ferroviaires abandonnés par d'autres modes de transport. En outre, cette direction a tenu 64 séances et colloques d'information afin d'expliquer la loi aux transporteurs, expéditeurs et autres parties intéressées. Ces séances aident les clients à négocier eux-mêmes leurs propres ententes et préviennent ainsi l'apparition de différends.

Arbitrage

L'arbitrage peut servir à régler des différends de nature privée ou particulière. En 1989, la direction générale n'a reçu qu'une seule demande d'arbitrage laquelle a par la suite été retirée, les parties ayant conclu une entente.

Requêtes générales et demandes émanant du Ministre

La direction générale enquête sur des questions particulières de transport à la demande du ministre des Transports ou dans le cadre de son mandat. En 1989, l'Office a mené deux enquêtes : la première portait sur la faisabilité de l'usage conjoint d'une ligne par CN et CP à Saskatoon alors que la deuxième traitait de la répercussions sur ses concurrents. À la suite de la reconstruction de VIA Rail, le Ministre a demandé à l'Office de suspendre son enquête avant la sortie du rapport.

Accessibilité à des services ferroviaires

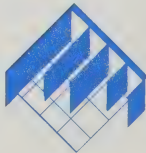
concurrentiels

La nouvelle loi accroit la concurrence entre les services ferroviaires en raison des nouvelles possibilités d'interconnexion et des prix de ligne concurrentiels. L'interconnexion permet le transfert du trafic, à un prix réglementé, d'une ligne de chemin de fer à une autre lorsque la destination ou l'origine du trafic se trouve dans un rayon de 30 kilomètres d'un point de raccorde-

ment entre deux transporteurs. L'Office a le pouvoir d'inclure dans la zone d'interconnexion des points qui sont situés au-delà de 30 kilomètres. L'ONT révisé chaque année les prix d'interconnexion. En 1989, l'Office a reçu une demande de la Cclair Pulp Company qui souhaitait que son usine soit considérée comme sise à l'intérieur des limites d'interconnexion. L'Office a statué que l'usine de Nelson, en Colombie-Britannique, ne répondait pas à la définition de la loi concernant l'interconnexion. La demande a donc été rejetée. Le 3 août 1989, la société C.I.L. Inc. a déposé une demande d'établissement de la zone d'interconnexion entre son usine de West Carleton, en Alberta, et la station de raccordement CP/CN de Calgary. Aucune décision n'avait encore été rendue à la fin de l'année.

Les dispositions concernant l'établissement de prix de ligne concurrentiels garantissent des prix équitables et concurrentiels aux expéditeurs desservis par un seul transporteur, en exigeant que le transporteur local propose des prix à un point donné d'une ligne concurrentielle et que l'Office détermine le niveau des prix à la demande d'un expéditeur. CP a fait appel des prix de ligne concurrentiels imposés par l'Office en 1988 pour Alberta Gas Chemicals. En octobre 1989, la Cour d'appel fédérale a entendu et rejeté l'appel et la compagnie Alberta Gas Chemicals a présenté une autre requête afin d'établir les nouveaux prix pour Alberta Gas Chemicals ainsi que trois prix de ligne concurrentiels pour CSP Foods Ltd.

Les dispositions concernant les droits de connexion et d'exploitation imposent aux compagnies de chemin de fer avoisinantes, d'installer des raccords pour assurer la circulation des wagons, afin que les expéditeurs ne soient pas isolés. Une requête présentée par Port Stanley Terminal Rail Inc., compagnie de chemin de fer assujettie à la réglementation provinciale, a été déposée conjointement à l'Office et aux instances provinciales de réglementation le 4 août 1989, relative-ment à une ligne de chemin de fer CP et CN à St. Thomas (Ontario). À la fin de l'année, l'examen du dossier était toujours en cours.



RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

La Direction générale du règlement des différends est chargée de résoudre les litiges d'ordre économique entre transporteurs et usagers des services de transport, afin d'améliorer la productivité et l'utilité du réseau des transports. Ses activités consistent à répondre aux demandes et aux plaintes afférentes aux questions relevant de la compétence de l'ONT, à mener des enquêtes d'intérêt public, à fournir des services de médiation et d'arbitrage et à prendre les mesures réglementaires appropriées. La direction générale a de même des responsabilités particulières dans l'exécution du mandat de l'ONT en ce qui touche les prix et les services au transport, les mesures visant à favoriser l'accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels, l'affectation des coûts relatifs aux croisements de chemins de fer, le transport des personnes atteintes de déficience, de même que les fusions et les acquisitions d'entreprises canadiennes de transport.

La direction générale est composée de cinq directions : la Direction des services de médiation et d'arbitrage, la Direction des plaintes et enquêtes sur les chemins de fer, la Direction de l'infrastructure ferroviaire, la Direction des plaintes et enquêtes concernant les services aériens et maritimes et les tarifs, et enfin la Direction des services de transport pour les personnes handicapées.

Médiation et prévention des différends

La médiation vise le règlement volontaire et informel des différends, grâce à l'assistance d'un tiers. Le personnel de l'ONT participe à ce processus en analysant les sujets de litiges et en organisant et présidant les rencontres dans un délai de trente jours ou un autre délai convenu par les parties.

En 1989, la Direction générale du règlement des différends a répondu à 43 demandes d'aide informelles provenant d'expéditeurs, de municipalités, de propriétaires de terrains et de compagnies ferroviaires. Les différends portaient entre autres sur les tarifs et services ferroviaires concurrentiels, la construction et l'enlèvement d'infrastructures ferroviaires, les raccordements entre lignes de chemin de fer, les limites de responsabilité en ce qui a trait aux conteneurs et le

Voici la liste des règlements préparés par le Secrétariat et adoptés par l'ONT en 1989:

1. *Règlement sur les transports aériens.*
MODIFICATION DORS/89-306
 2. *Règlement sur l'établissement de la valeur de l'actif et du chiffre d'affaires.* MODIFICATION DORS/89-422
 3. *Règlement sur les taxes de mise en place*
(Classe 4). ABROGATION DORS/89-436
 4. *Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises.* ABROGATION DORS/89-468
 5. *Règlement sur les avis de réduction des taux pour le mouvement de grain de l'Ouest.* (DORS/89-549)
- Sur les cinq demandes de révision reportées de 1988 et sur les 17 demandes déposées en 1989 en vertu de l'article 41 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, six se rattachaient au transport aérien et seize au transport ferroviaire ou à d'autres sujets. Par ailleurs, dix demandes ont été rejetées, faute de preuve de l'existence de faits nouveaux ou de l'évolution de la situation depuis la publication de la décision ou de l'arrêt initial. Enfin, trois demandes ont été agréées à la suite de la présentation de faits nouveaux et neuf autres ont été reportées à 1990.



SECRÉTARIAT

ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITÉS

Le Secrétariat est le point de contact officiel entre l'ONT et le grand public. En vertu de l'article 16 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, il est responsable de la rédaction, de la révision, de la mise en page, de la consignation et de la publication des décisions et arrêtés de l'Office, de la rédaction et du traitement des règlements conformément à la politique gouvernementale, de la coordination et de la révision de la correspondance ministérielle et de la haute direction, de la coordination des services de traduction ainsi que de l'administration des audiences publiques que tient l'Office.

ACTIVITÉS

En 1989, le Secrétariat a rendu publics 432 arrêtés et 655 décisions. Le tableau suivant donne le nombre d'arrêtés et de décisions relatifs à chaque mode de transport:

ARRÊTÉS (1989)

276	Transport ferroviaire
156	Transport aérien
0	Transport maritime
0	Transport routier

DÉCISIONS (1989)

37	Transport ferroviaire
615	Transport aérien
3	Transport maritime
0	Transport routier

655

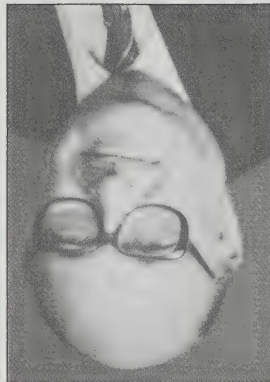
La section de la correspondance ministérielle et de la haute direction a coordonné la préparation et la révision de 722 lettres ou projets de réponses. Le Secrétariat a également été responsable de l'administration de sept audiences publiques tenues dans 17 localités différentes et qui ont duré un total de 39 jours.

M. Edward Weinberg était auparavant haut fonctionnaire à la Commission canadienne des transports. Depuis son entrée en fonction en 1970, il a occupé divers postes qui l'ont mené à celui de directeur des Etudes sur le transport ferroviaire des marchandises à la Direction de la recherche en 1985. C'est alors qu'il a été prêté au Bureau de la réforme de la réglementation économique de Transports Canada. Pendant ses années de service à la CCT, M. Weinberg a présidé diverses enquêtes fédérales-provinciales sur des questions liées au transport, entre autres l'étude sur l'accès ferroviaire à Vancouver et l'enquête sur le White Pass and Yukon Railway. Il a assuré la coprésidence de l'étude sur l'accès ferroviaire à Thunder Bay et représenté la CCT dans l'étude sur l'utilisation conjointe des voies dans le canyon du fleuve Fraser et de la rivière Thompson.

Depuis 1985, M. Weinberg s'occupe de la réforme de la réglementation économique qui a conduit à la création de l'ONT. M. Weinberg est bachelier en sciences de l'Université McGill.

MEMBRE TEMPORAIRE :

L'honorable Marcel J.A. Lambert, c.p., c.r., détient aussi un B.A. (Juris) ainsi qu'un B.D.C. de l'Université d'Ottawa qu'il a fréquentée en qualité de boursier de la fondation Cecil Rhodes. Ses études ont été interrompues par la Seconde Guerre mondiale pendant laquelle il a été en service actif dans l'Armée canadienne, comme officier de troupe. En 1950, M. Lambert s'est joint à un cabinet d'avocats d'Edmonton et ce, jusqu'en 1982. En 1957, il a été élu député d'Edmonton-Ouest à la Chambre des communes. M. Lambert a siégé jusqu'en 1984, puis a été nommé commissaire à la Commission canadienne des transports en mars 1985.



brousse, il compte plus de 40 années d'expérience dans le transport aérien intérieur, international et transfrontalier. Il détient également un permis de pilote.

M. Edmund J. O'Brien a été directeur des transports pour la province de Terre-Neuve et du Labrador entre 1973 et 1987, en plus de faire partie du groupe d'étude sur la revue des programmes formé par le ministre fédéral des Transports. Avant cela, il a occupé divers postes de gestion tant dans le secteur public que privé, dont ceux de directeur exécutif de l'administration du Centre de recherches pour le développement international, de vice-président exécutif, de directeur général et de membre du conseil d'administration de Québecair et d'analyste économique principal (international) de Canadair Ltée. Avant de se joindre à l'ONT, M. O'Brien était secrétaire du Groupe de recherches sur les transports du Canada.



M. Keith Penner a accumulé tout un bagage de connaissances et d'expérience du Nord canadien. Il a été député fédéral du district de Cochrane-Supérieur de 1968 à 1988. Au cours de cette période, il a agi comme secrétaire parlementaire auprès du ministre d'Etat des Sciences et de la Technologie et du ministre des Affaires indiennes et du Nord. M. Penner a également présidé le Comité permanent des Affaires indiennes et du Nord. Il est titulaire d'un baccalauréat en arts et d'une maîtrise en éducation. Ses études de premier cycle ont été entreprises à l'Université de l'Alberta et ses études de deuxième cycle, à l'Université de Toronto et à l'Université d'Ottawa. M. Penner a également fait des études supérieures aux universités Queen et McMaster, et il a reçu une bourse de recherche de l'Ecole des sciences politiques de l'Université Queen en 1987-1988. M. Penner est membre résident du bureau régional de l'Ontario, à Thunder Bay.



M. Kenneth Ritter a obtenu son diplôme en droit de l'Université de la Saskatchewan en 1976. Après trois années de pratique du droit à Kindersley, en Saskatchewan, M. Ritter décide de se consacrer pleinement à l'agriculture. En 1987, il est nommé président du Conseil des droits de surface de la Saskatchewan, une cour quasi-judiciaire responsable du règlement des différends entre propriétaires terriens et compagnies pétrolières de la Saskatchewan. Au moment de sa nomination à l'Office national des transports, M. Ritter était fonctionnaire au ministère de la Justice de la Saskatchewan. M. Ritter est membre résident du bureau régional de l'Ouest, à Saskatoon.



MEMBRES :

M. Craig S. Dickson a acquis 34 années d'expérience au sein de Commission des transports des provinces de l'Atlantique, dont il a été le directeur général durant les 26 dernières années. M. Dickson a été membre actif de divers organismes professionnels et d'associations corporatives en plus d'avoir été, en 1987-1988, président du Groupe de recherches sur les transports au Canada. Il a été directeur du Canadian Shippers Council et membre du Comité des transports de la Chambre de commerce du Canada, de la Commission pour l'expansion du commerce du Nouveau-Brunswick, du Chartered Institute of Transport et du conseil consultatif de la région de Maritimes. Il a aussi été président national de la Semaine nationale des transports. M. Dickson est membre résident du bureau régional de l'Atlantique, à Moncton.



M^e Nicole Forget a occupé divers postes de gestion avant d'entamer sa carrière d'avocate et d'occuper le poste de vice-présidente du Conseil des services essentiels. Membre fondateur et secrétaire de la Fédération des femmes du Québec, M^e Forget a été présidente de l'Association des consommateurs du Québec et du conseil d'administration de Nouvelle Inc., société de gestion de portefeuille dans le domaine de nouvelles sources d'énergie. Elle a été membre du conseil d'administration de nombreuses entreprises et organisations, entre autres le Conseil économique du Canada et Hydro-Québec. M^e Forget possède un baccalauréat en sciences commerciales de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de l'Université de Montréal et une licence en droit de cette même université. Elle est membre du Barreau du Québec et de la Corporation des conseillers en relations industrielles. M^e Forget est membre résident du bureau régional du Québec, à Montréal.



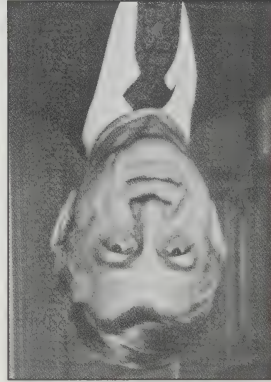
M. James D. Mutch était auparavant directeur en chef des relations industrielles chez les Lignes aériennes Canadien International (anciennement les Lignes aériennes Canadien Pacifique) où il a occupé divers postes de cadre, notamment comme administrateur principal de la promotion des ventes et des liaisons industrielles, directeur de la région de l'Ouest et gestionnaire pour Edmonton et le nord de l'Alberta, Hong-kong et l'Asie du Sud-Est, le sud de la Californie et le Sud-Ouest américain, et Hawaï. Il avait d'abord occupé des postes de gestion à Victoria, à Vancouver et dans d'autres régions de l'Ouest canadien. M. Mutch est membre du Quarter Century Aviation Club de Vancouver et d'Edmonton, et membre honoraire de la Northern Air Transport Association, où il a déjà occupé le poste de directeur. Ancien pilote de



Membres de l'Office national des transports du Canada

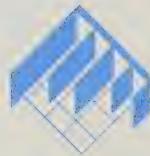
PRÉSIDENT : l'honorable Erik Nielsen C.P., D.F.C., c.r., LL.B.

Bachelier en droit de l'Université Dalhousie, **M. Erik Nielsen** a ouvert un cabinet d'avocats au Yukon en 1952. Il a été élu à la Chambre des communes en 1957 et s'est vu confier de nombreuses responsabilités au sein du gouvernement canadien, dont celles de vice-premier ministre, de président du Conseil privé, de ministre des Travaux publics, de ministre de la Défense nationale et de chef de l'Opposition. En janvier 1987, il a délaissé son poste de député du Yukon pour devenir président de la Commission canadienne des transports. Vétéran de la Seconde Guerre mondiale, M. Nielsen est un pilote qualifié depuis 47 ans et détient un permis de pilote commercial.



VICE-PRÉSIDENTE : Micheline Beaudry

M^{me} Micheline Beaudry possède plus de 25 ans d'expérience industrielle et de conseil dans les secteurs de l'énergie et des transports auprès de sociétés d'État et d'entreprises réglementées, tant au pays qu'à l'étranger. Au fil de sa carrière, M^{me} Beaudry a travaillé chez Hydro-Québec, Gaz Métropolitain, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon et Québecair, à titre d'adjointe au président. Avant sa nomination à l'ONT, elle était vice-présidente d'Econosuit-Lavalin. M^{me} Beaudry détient un baccalauréat en sciences commerciales et un MBA de l'École des Hautes Études Commerciales de l'Université de Montréal, où elle a également enseigné la recherche commerciale plus tôt dans sa carrière.



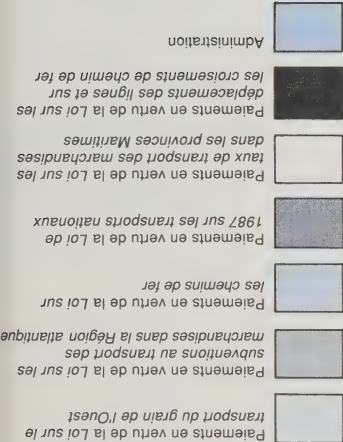
ENSES BUDGÉTAIRES

PROGRAMMES	Pourcentage des dépenses de 1989	1988 (en milliers)	1989 (en milliers)	augmentation (baisse) (en milliers)		
Paie ⁽¹⁾ ments en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	74,1 %	777 124 \$	568 271 \$	(208 853 \$)		
Paie ⁽¹⁾ ments en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	9,7 %	83 429 \$	74 698 \$	(8 731 \$)		
Paie ⁽¹⁾ ments en vertu de la Loi sur les chemins de fer	7,5 %	38 506 \$	57 314 \$	18 808 \$		
Paie ⁽¹⁾ ments en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux	2,9 %	13 271 \$	22 441 \$	9 170 \$		
Paie ⁽¹⁾ ments en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	0,8 %	13 136 \$	5 955 \$	(7 181 \$)		
Paie ⁽¹⁾ ments en vertu de la Loi sur les déplacements des lignes et sur les croisements de chemin de fer	0,0 %	13 341 \$	75 \$	(13 266 \$)		
Administration	5,0 % ⁽¹⁾	43 510 \$	37 961 \$	(5 549 \$)		
Total	100 %	982 317 \$	766 715 \$	(215 602 \$)		

(1) 3,9 % en traitements et salaires; 1,1 % autres dépenses

(2) La diminution du tonnage de grain expédié en 1989 explique la différence entre les paie⁽¹⁾ments.

COMPARAISON D

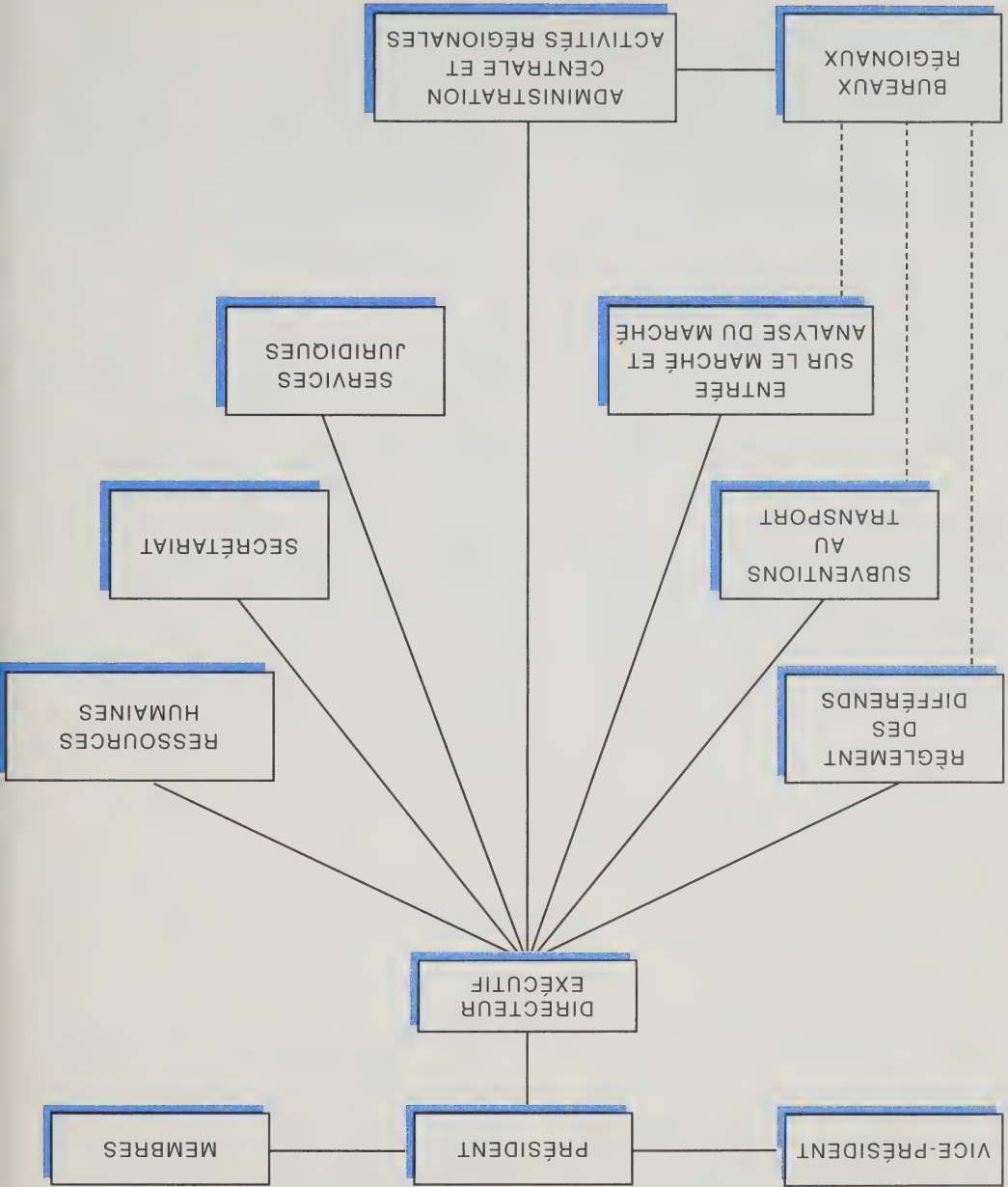


OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

FONCTIONS

<p>ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET ANALYSE DU MARCHÉ</p>	<p>SUBVENTIONS AU TRANSPORT</p>	<p>RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS</p>
<p>• Délivrance des licences</p> <p>• Services aériens intérieurs</p> <p>• Services aériens internationaux</p> <p>• Services maritimes</p> <p>• d'approvisionnement dans le Nord</p> <p>• Dispenses temporaires, cabotage, règlements de douane et Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie</p> <p>• Certificats d'aptitude et certificats de nécessité et d'utilité publiques</p> <p>• Avis d'accords de cession de lignes de chemin de fer</p> <p>• Délivrance des permis relatifs aux productoducs</p> <p>ANALYSE ET SUIVI</p> <p>• Examens annuels</p> <p>• Requêtes particulières</p> <p>CONTRÔLE DE L'APPLICATION ACCORDS DE SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX</p>	<p>• Prix et versements - Grain de l'Ouest</p> <p>• Paiements pour le transport vers l'Est</p> <p>• Rationalisation du réseau ferroviaire</p> <p>• Vérification des investissements dans le transport du grain de l'Ouest</p> <p>• Embranchements et paiements aux services de transport ferroviaire de passagers</p> <p>• Frais facturés à VIA Rail par CN et CP</p> <p>• Tarifs dérivés du colza Canola</p> <p>• Enlèvement de gares</p>	<p>• Médiation et prévention des différends</p> <p>• Arbitrage</p> <p>• Accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels</p> <p>• L'interconnexion</p> <p>• L'établissement de prix de ligne concurrentiels</p> <p>• Les droits de connexion et d'exploitation</p> <p>• Contrats confidentiels et dépôt des tarifs</p> <p>• Programme de l'infrastructure ferroviaire</p> <p>• Plaintes et enquêtes sur les tarifs et les services -Chemin de fer</p> <p>• Transports aériens et maritimes</p> <p>• Fusions et acquisitions</p> <p>• Administration de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et des tarifs d'approvisionnement du Nord par voie maritime</p> <p>• Tarifs aériens internationaux</p> <p>• Services de transport pour les personnes handicapées</p>
<p>RESSOURCES HUMAINES</p>	<p>ADMINISTRATION CENTRALE ET ACTIVITÉS RÉGIONALES</p>	<p>SERVICES JURIDIQUES</p>
<p>• Politiques et programmes relatifs aux ressources humaines</p> <p>• Langues officielles</p>	<p>• Consignation et publication des décisions et des arrêts</p> <p>• Rédaction et émission des règlements</p> <p>• Audiences publiques</p>	<p>• Conseils juridiques</p> <p>• Fonction de représentant de l'Office aux audiences publiques et devant les tribunaux</p>

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA ORGANIGRAMME



- Kenneth Ritter a été nommé, en avril dernier, membre de l'ONT par le gouverneur en conseil.
- En juin, l'ONT a annoncé la nomination de membres résidents dans les bureaux régionaux du Québec, de l'Ontario et de l'Ouest. Il s'agissait de Nicole Forget pour le bureau du Québec, de Keith Penner pour celui de l'Ontario et de Kenneth Ritter pour celui de l'Ouest. Craig S. Dickson est membre résident du bureau régional de l'Atlantique depuis sa création en 1988.

Décision sur la demande d'interconnexion de Celgar

En cours d'année, l'Office a examiné une requête de Celgar Ltd. demandant que son usine située à Kraft (Colombie-Britannique) soit considérée à l'intérieur de la zone d'interconnexion de 30 kilomètres d'un raccord entre la ligne de CP et la ligne de Burlington Northern Railroad à Nelson (Colombie-Britannique). L'Office a statué que l'usine de Nelson, en Colombie-Britannique, ne répondait pas à la définition de la loi concernant l'interconnexion. La demande a donc été rejetée.

Règlements sur le transport des voyageurs atteints de déficience

L'Office procède à l'élaboration des règlements destinés à faciliter le transport des personnes atteintes de déficience. Ces règlements renferment aussi des dispositions concernant les personnes qui les accompagnent.

Répartition des coûts pour les croisements étagés

Le personnel de l'Office a complété son examen des règlements afférents à la répartition des coûts des croisements étagés ferroviaires/routiers qui n'avaient pas été mis à jour. L'ONT a distribué l'ébauche d'un projet de lignes directrices à plus de 800 personnes afin d'obtenir leurs commentaires.

Systèmes informatisés de réservation

Le ministre des Transports a demandé à l'Office de participer à un groupe de travail chargé de formuler une politique régissant les systèmes informatisés de réservation des transporteurs aériens au Canada. Une fois cette politique établie, l'Office sera responsable de l'élaboration de nouveaux règlements et de leur application.

Dépôt électronique des tarifs

Les ordinateurs de l'Office ont été raccordés à la banque de données d'une entreprise de publication de tarifs située à Washington (D.C.) en prévision d'un projet pilote au cours duquel l'Office évaluera l'élimination du dépôt sur imprimé de certains tarifs de services aériens internationaux.

Accords de coopération entre lignes aériennes

Les lignes aériennes internationales régulières ont recours à différents moyens pour répondre à la demande du marché et pour maintenir un service aérien économiquement viable. En 1989, les arrangements de places bloquées conclus entre deux lignes aériennes détenant une licence d'exploitation entre leurs pays d'origine respectifs, se sont avérés un mécanisme d'usage courant. Selon ce type d'entente, les deux lignes aériennes peuvent réserver des sièges sur l'autre ligne, comme s'il s'agissait de leur propre service. L'ONT a autorisé de telles ententes en imposant cependant certaines conditions. L'émetteur du billet doit notamment s'assurer que le consommateur sache bien sur quelle ligne il voyagera et quelle ligne a la responsabilité commerciale de son vol.

Activités internationales

L'Office agit comme autorité en matière de réglementation économique du transport aérien international au Canada. À ce titre, il participe activement aux négociations bilatérales avec d'autres pays. Il a participé à la 27^e Session de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à Montréal. L'OACI est le seul organisme des Nations unies dont le siège se trouve au Canada. Les activités des représentants de l'ONT faisant partie de la délégation canadienne à l'Assemblée se sont déroulées principalement au sein de la Commission économique. Ils ont contribué aux travaux de la Commission sur certaines questions telles que les systèmes informatisés de réservation, la banque de données sur les accords bilatéraux de services aériens, l'accroissement de l'efficacité et de l'utilité de la recherche et des études économiques de l'OACI et les aspects commerciaux des services de transport aérien.

STRUCTURE RÉGIONALE

- En mars 1989, l'ONT a annoncé qu'il établirait des bureaux dans toutes les régions du Canada en plus des bureaux déjà existants de l'Atlantique à Moncton et de l'Ouest à Saskatoon, créés en 1988. Viennent s'ajouter les bureaux du Nord à Whitehorse, du Pacifique à Vancouver, de l'Ontario à Thunder Bay et celui du Québec à Montréal.

Rationalisation des réseaux ferroviaires

- 6 millions de dollars pour couvrir les pertes encourues par les services de trains de voyageurs autres que VIA;

L'ONT a rendu des décisions relativement à 5,1 p. cent du réseau de CN et à 5 p. cent du réseau de CP. CN a été autorisé à abandonner 4 p. cent de son réseau en 1989 et 1 p. cent en 1990 (l'Office a ordonné le maintien de 0,1 p. cent). L'ONT a autorisé CP à abandonner 3,5 p. cent de son réseau au cours de l'année 1989 et 1,5 p. cent au cours de l'année 1990 (l'Office n'a ordonné le maintien d'aucune ligne). La Loi de 1987 sur les transports nationaux fixe la limite maximale d'abandon de lignes à 4 p. cent de l'ensemble du réseau d'une compagnie de chemin de fer.

Les audiences publiques organisées dans le but de leur point de vue relativement aux projets d'abandon de lignes, ont été convoquées aux lieux et dates suivants :

Lieu	Date	Projet d'abandon
Bridgetown (N.-É.)	5-6 avril	140 milles de lignes de CP en Nouvelle-Écosse
Charlottetown, Summerside, (I.P.-É.)	24-27 avril	Sept embranchements de CN dans l'I.P.-É. (173,16 milles) et une ligne dans l'I.P.-É. et au Nouveau-Brunswick (97,24 milles).
Bridgewater (N.-É.)	18-22 juillet	77,02 milles en Nouvelle-Écosse
Chibougamau, Rouyn-Noranda, Val-d'Or (Qué.)	28 février au 2 mars	97,34 milles de lignes de CN au Québec
Val-d'Or (Qué.)	12-15 juin	

Subventions au transport ferroviaire

En 1989, l'ONT a injecté 71,1 millions de dollars dans le réseau ferroviaire canadien. Ces fonds ont été répartis comme suit :

- 568,3 millions de dollars en vue d'abaisser le coût du transport du grain de l'Ouest pour les producteurs canadiens;
- 22,3 millions de dollars pour compenser les pertes encourues par le maintien, à titre de service public, des lignes non rentables;

• 33,8 millions de dollars pour subventionner le transport vers l'Est du grain et de la farine en vue de leur exportation;

Règlement sur la responsabilité

L'Office élabore en ce moment des règlements sur la responsabilité des transporteurs dans les situations où les expéditeurs et les transporteurs ne parviennent pas à s'entendre sur la définition du concept de responsabilité. Ces règlements remplaceront l'arrêté général T-5 qui définissait les termes et conditions reliés au transport ainsi que les limites de la responsabilité des transporteurs.

Enquête sur la politique d'établissement des prix de VIA

L'Office a mené une enquête sur la politique d'établissement des prix de VIA et son incidence sur la concurrence des autres modes de transport. L'enquête a été suspendue à la suite d'une décision gouvernementale relative à VIA.

Enquête sur les accidents ferroviaires

En 1989, sur les 1 294 accidents et incidents rapportés, la Direction des enquêtes sur les chemins de fer et les producteurs a mené des enquêtes préliminaires sur 804 accidents et incidents ferroviaires et 68 enquêtes officielles conformément à l'article 229 de la Loi sur les chemins de fer.

Barème de 1989-1990

Au printemps de 1989, le barème annuel du transport du grain de l'Ouest par chemin de fer, pour la campagne agricole 1989-1990, a été établi. Ce barème, qui doit demeurer en vigueur du 1^{er} août 1989 au 31 juillet 1990, fixe les prix de transport ferroviaire exigés des producteurs canadiens ainsi que la quote-part du gouvernement du Canada.

- 80,7 millions de dollars pour le programme de transport des marchandises dans les provinces maritimes et celui des subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

FAITS SAILLANTS DE 1989

Premier examen annuel de la nouvelle loi sur les transports

Le premier examen annuel de l'ONT, en conformité avec l'article 267 de la LTN 1987, a été déposé au Parlement en juin. Cet examen, s'appuyant sur les données fournies par le gouvernement et l'industrie ainsi que sur un vaste programme d'enquêtes, a conclu que la première année de la réforme de la réglementation s'est soldée par des effets positifs sur la performance et le potentiel de l'industrie.

Déplacement d'une ligne de chemin de fer à Edmonton

En juillet, l'ONT a autorisé CN à déplacer une partie de ses voies ferrées à Edmonton afin de céder, pour la construction d'une institution postsecondaire dans le centre-ville, des terrains lui appartenant. Cette décision de l'ONT fait suite à une enquête effectuée par le bureau régional de l'Ouest, laquelle a tenu compte de mémoires et de propos entendus le 31 mai à Edmonton.

Décision de la Cour fédérale sur un prix de ligne concurrentiel

En octobre, la Cour fédérale a rejeté une demande d'appel de CP relativement à une décision de l'ONT établissant un prix de ligne concurrentiel pour le transport de méthanol entre Medicine Hat (Alberta) et la frontière américaine. En décembre, CP a demandé à la Cour suprême du Canada d'interjeter appel de la décision de la Cour fédérale.

Coûts de transport du grain de l'Ouest

En novembre, l'ONT a décidé qu'il considérerait les gains connus et mesurables de productivité ferroviaire pour déterminer les coûts de l'année de référence, aux termes de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. La Loi requiert que l'Office détermine, tous les quatre ans, les coûts de l'année de référence. Dans le cadre de l'examen quadriennal en cours, la question de la compétence de l'ONT à déterminer ces coûts non auditee publique à Hull (Québec), en vue de donner aux parties intéressées l'occasion d'exprimer leur point de vue sur les éléments de coût que l'Office devrait prendre en considération relativement aux gains de

productivité et à d'autres types d'économies, lors du calcul des coûts de l'année de référence.

Les deux compagnies de chemin de fer touchées, en l'occurrence CN et CP, ont fait appel de la décision en Cour fédérale.

Rejet d'une proposition de transfert d'une compagnie ferroviaire

En décembre, l'ONT a rejeté une deuxième requête d'Algoma Central Railway de céder sa division ferroviaire à une société distincte propriétaire à part entière. L'ONT a statué que le transfert proposé irait à l'encontre de l'intérêt public. Bien que ce transfert aurait présenté des avantages indubitables pour Algoma Central Railway, l'Office a jugé que les employés et usagers des services de chemins de fer de même que la région desservie par Algoma n'en auraient pas bénéficié. Selon l'ONT, les risques associés à un tel projet ne sauraient être compensés par les perspectives de gains envisagés pour Algoma Central Railway.

Acquisition de Wardair

L'ONT a examiné le projet d'acquisition de Wardair Inc. par PWA Corporation et statué qu'il n'était pas contraire à l'intérêt public. L'Office a par ailleurs conclu que le rejet du projet d'acquisition aurait précipité la faillite de Wardair, ce qui n'aurait pas été dans l'intérêt, ni du public voyageur, ni des employés de cette compagnie. Ces considérations ont prévalu sur la diminution de la concurrence que cette acquisition aurait pu entraîner.

Contrôle canadien - Industrie du transport aérien

Au début de décembre, l'ONT a résilié la licence d'exploitation de Minerve Canada à compter du 31 décembre 1989, étant donné que cette société était contrôlée de fait par le transporteur aérien français Minerve S.A. Plus tard au cours du mois, l'ONT a accordé un sursis de 90 jours à l'annulation de sa licence, pour lui donner le temps de se conformer aux exigences de la loi. Cependant, l'ONT a décidé que la suspension de la licence serait maintenue jusqu'à ce que le transporteur ait satisfait à toutes les exigences de la loi. Les dispositions légales se rapportant au contrôle canadien sont essentielles au maintien d'une saine industrie du transport aérien au Canada.

- Le **Secrétariat** a la responsabilité de consigner les arrêtés et les décisions de l'Office, de réviser et d'émettre les décisions, les arrêtés, les rapports et les avis de l'Office, de rédiger les règlements et de faire approuver conformément à la politique établie du gouvernement. Il voit également à la planification des réunions de l'Office, au maintien de la liaison parlementaire de même qu'à l'administration des audiences publiques et des enquêtes. Il coordonne tous les services de traduction, de même que la correspondance ministérielle et celle de la haute direction.

Effectif

Le personnel de l'ONT fournit aide et conseil aux membres de l'ONT. Le directeur exécutif, sous l'autorité du président, est l'administrateur en chef de l'ONT et de son personnel.

Directions générales

L'ONT comprend six directions générales et un secrétaire.

• La Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché

délivrer des licences aux transporteurs aériens canadiens et étrangers pour l'exploitation de services au Canada, des licences aux transporteurs aériens canadiens pour l'exploitation de services internationaux, et des licences pour l'exploitation de services d'approvisionnement par eau dans le Nord. De plus, elle délivre aux chemins de fer des certificats d'utilité et de nécessité publiques. Elle doit également déterminer quelles sont les activités de cabotage qui doivent être dispensées. En outre, cette direction examine les répercussions économiques de la réforme de la réglementation et participe à la négociation d'accords aériens internationaux. Les bureaux des agents d'enquête chargés du contrôle de l'application des règlements et des conditions inhérentes aux licences, sont situés à Vancouver, Whitehorse, Thunder Bay, Toronto, Montréal et Moncton.

• La Direction générale du règlement des différends

offre des services pour faciliter le règlement des différends relatifs aux tarifs et conditions de transport relevant de la compétence de l'Office et surveillant entre transporteurs et expéditeurs ou voyageurs : enquêtes formelles et informelles, dispositions visant la concurrence dans l'accessibilité au réseau ferroviaire (prix de ligne concurrentiels et interconnexion), médiation et arbitrage. Elle est également responsable des programmes d'infrastructure ferroviaire, des projets d'acquisition et de fusion des grandes compagnies de transport canadiennes, des tarifs de pilotage, de la réglementation des tarifs aériens internationaux et des tarifs de transport maritime dans le Nord, de l'administration de la Loi

dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et de la réglementation des installations de transport, de l'équipement et des services destinés aux voyageurs canadiens atteints de déficience.

• La Direction générale des ressources humaines

est chargée d'élaborer et d'appliquer les politiques, les systèmes et les programmes de gestion du personnel et de langues officielles destinés à appuyer l'ONT dans l'atteinte des objectifs fixés par la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Elle veille également à ce que les principes de gestion des ressources humaines soient conformes aux politiques établies par les organismes centraux.

sera proclamée).

La Direction générale des ressources humaines est chargée d'élaborer et d'appliquer les politiques, les systèmes et les programmes de gestion du personnel et de langues officielles destinés à appuyer l'ONT dans l'atteinte des objectifs fixés par la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Elle veille également à ce que les principes de gestion des ressources humaines soient conformes aux politiques établies par les organismes centraux.

• La Direction générale de l'administration centrale et des activités régionales

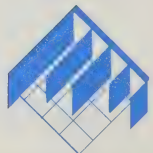
est chargée de concevoir et de mettre en œuvre les procédures de gestion de l'Office, ainsi que les systèmes d'information qui s'y rattachent. Elle est également responsable de la Direction des enquêtes sur les chemins de fer et les produits, des services d'information, de la gestion des documents, de finance, d'administration, de vérification interne et de communication, ceci afin que les objectifs reliés aux programmes de l'Office soient atteints. Elle coordonne l'administration des programmes, et assure un lien fonctionnel avec les bureaux régionaux. (Nota : Les activités de la Direction des enquêtes sur les chemins de fer et les produits, sont en cours en 1989, sont reliées dans un chapitre distinct. La direction est constituée comme une entité autonome et ce, en prévision de son transfert au Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, lorsque la Loi l'autorisant sera proclamée).

• La Direction générale des services juridiques

donne des avis juridiques aux membres et au personnel de l'Office. Elle représente l'Office aux réunions, aux conférences, aux audiences publiques, aux enquêtes et, au besoin, aux instances devant la Cour fédérale et la Cour suprême.

• La Direction générale des subventions au transport

est chargée de l'administration des programmes de subvention et du calcul des taux applicables afin de déterminer le niveau de compensation équitable pour les divers services fournis par les compagnies de transport admissibles. Elle analyse également les demandes des compagnies ferroviaires qui veulent rationaliser leur réseau et vérifier les investissements des compagnies ferroviaires pour le transport du grain de l'Ouest.



INTRODUCTION

Voici le deuxième rapport annuel de l'Office national des transports du Canada (ONT) qui a été créé le 1^{er} janvier 1988 par la Loi de 1987 sur les transports nationaux. L'ONT succède à la Commission canadienne des transports constituée en 1967 en tant qu'organisme fédéral de réglementation des transports. Le principe directeur de la nouvelle loi sur les transports prône une intervention moindre de l'État pour favoriser l'esprit d'innovation et d'entreprise. D'ores et déjà, les transports seront régis davantage par les forces du marché, grâce à l'allègement de la réglementation économique. Le nouvel organisme a une vocation toute particulière en matière de règlement des différends et de sauvegarde de l'intérêt public.

MISSION

Toutes les activités de l'ONT tendent vers l'ultime objectif d'appuyer la mise en application de la politique nationale sur les transports au moyen de la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport de compétence fédérale, ainsi que par l'enquête sur les accidents de chemin de fer et de productoduc.

STRUCTURE

L'ONT s'est doté d'une structure fonctionnelle adaptée au nouveau cadre réglementaire concordant avec sa vocation multi-modale et ses objectifs de mise en valeur des forces du marché.

Membres

Selon la Loi, l'ONT est composé d'un président, d'un vice-président et d'au plus sept autres membres permanents, tous choisis par le gouverneur en conseil. Ce dernier peut aussi nommer jusqu'à six membres temporaires. Le président est le premier dirigeant de l'ONT et, à ce titre, il assure le contrôle des travaux des membres et du personnel.

Les membres prennent toutes les décisions de l'ONT.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

MEMBRES 13

SECRÉTARIAT 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS 19

ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET ANALYSE DU MARCHÉ 25

ENQUÊTES SUR LES CHEMINS DE FER ET LES PRODUITS 33

SUBVENTIONS AU TRANSPORT 41

SERVICES INTERNES

- Services juridiques 55
- Administration centrale et activités régionales 63
- Ressources humaines 73

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

PRESIDENT

L'honorable Erik Nielsen

VICE-PRESIDENT

Micheline Beaudry

MEMBRES

Craig S. Dickson	Nicollie Forget	Marcel Lambert*
Ed O'Brien	Keith Penner	Kenneth Ritter
		Jim D. Mutch
		Ed Weinberg

HAUTE DIRECTION

L'honorable Erik Nielsen,
Premier dirigeant

Keith Thompson,
Directeur exécutif

Suzanne Clément,
Secrétaire

Ameilita Armit,
Directeur général,
Direction générale du règlement des différends

Gavin Currie,
Directeur général,
Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché

Mike Parry,
Directeur général,
Direction générale des subventions au transport

André Poulin,
Directeur général,
Direction générale des ressources humaines

Doug Rimmer,
Directeur général,
Direction générale de l'administration centrale et des activités régionales

Marie-Paule Scott,
Avocat général,
Direction générale des services juridiques

* membre temporaire

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

« ... la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transport comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions ... »

Paragraphe 3(1) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux



L'honorable Doug Lewis, c.p., F.C.A., c.r., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 66 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le deuxième rapport annuel de l'Office national des transports du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1989.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

A handwritten signature in black ink, reading "Erik Nielsen".

Erik Nielsen

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1990
N° de catalogue TW1-1/1989
ISBN 0-662-57149-5

Imprimé au Canada

**Rapport annuel
de l'Office national
des transports
du Canada
1989**



Rapport annuel 1989

Canada



Office national
des transports
du Canada
National
Transportation
Agency of Canada

AI
A87
A56

Canada

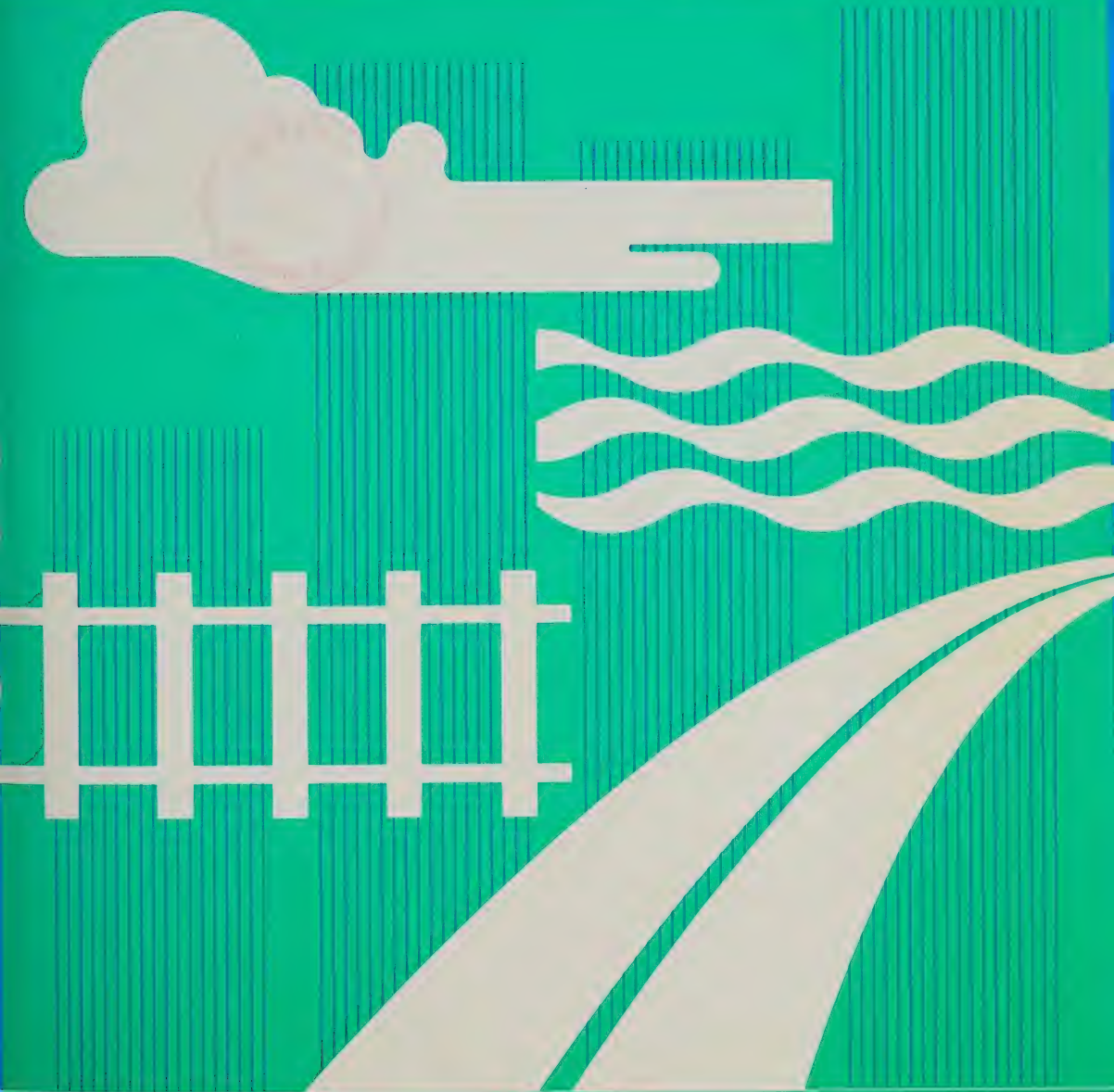


National
Transportation
Agency of Canada

Office national
des transports
du Canada

Government
Publications

Annual Report 1990



**Annual Report
of the
National
Transportation
Agency of Canada
1990**

© Minister of Supply and Services Canada 1991
Catalogue No. TW1-1/1990
ISBN 0-662-58067-2

Printed in Canada



The Honourable Doug Lewis, P.C., F.C.A., Q.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the third annual report of the National Transportation Agency of Canada, made pursuant to section 66 of the *National Transportation Act, 1987*, for the calendar year ended December 31, 1990.

Sincerely,

A handwritten signature in cursive script, reading "Erik Nielsen".

Erik Nielsen

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

"... a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions ..."

Subsection 3(1), *National Transportation Act*, 1987

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

CHAIRMAN

The Honourable Erik Nielsen

VICE-CHAIRMAN

Micheline Beaudry

MEMBERS

Craig S. Dickson
Edmund J. O'Brien

Nicolle Forget
Keith Penner

George Minaker*
Kenneth Ritter

James D. Mutch
Edward Weinberg

PRINCIPAL OFFICERS

The Honourable Erik Nielsen,
Chief Executive Officer

Keith Thompson,
Executive Director

Suzanne Clément,
Secretary

Amelita Armit,
Director General,
Dispute Resolution Branch

Gavin Currie,
Director General,
Market Entry and Analysis Branch

Mike Parry,
Director General,
Transportation Subsidies Branch

André Poulin,
Director General,
Human Resources Branch

Doug Rimmer,
Director General,
Corporate Management and Regional Operations Branch

Marie-Paule Scott,
General Counsel,
Legal Services Branch

* Temporary Member

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	1
MEMBERS	13
SECRETARIAT	17
DISPUTE RESOLUTION BRANCH	19
MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH	27
TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH	35
INTERNAL SERVICES	
• Legal Services Branch	47
• Corporate Management and Regional Operations Branch	53
• Human Resources Branch	61

INTRODUCTION

This is the third annual report of the National Transportation Agency of Canada. The Agency assumed responsibility for the federal regulation of Canadian transportation on January 1, 1988. It was established under the *National Transportation Act, 1987* and replaces the Canadian Transport Commission which had regulated transportation in Canada since 1967.

The new transportation legislation is based on the premise that less government interference encourages innovation and enterprise. Transportation is now oriented towards a more competitive market-place. Economic regulation has been reduced. In establishing the new regulatory body, there is a new emphasis on problem-solving services and protecting the public interest.

OBJECTIVE

The ultimate goal of all NTA activities is to support the implementation of the national transportation policy through the economic regulation of carriers and modes of transportation that come under federal jurisdiction.

STRUCTURE

The Agency has been shaped to take its place in the new regulatory environment. It is structured along functional lines emphasizing new multi-modal and market-oriented objectives.

Members

The Act provides for the appointment, by the Governor in Council, of a Chairman, a Vice-Chairman, and up to seven other full-time Members. Up to six additional Members may be temporarily appointed.

The Chairman is the Chief Executive Officer, responsible for controlling the work of both Members and staff.

The Members are responsible for all Agency decisions.

Staff

Agency Members receive advice and support from the staff of the NTA. Reporting to the Chairman is the Executive Director who, as Chief Operating Officer, is responsible for the administration of the NTA and its staff.

Branches

The NTA has seven branches:

- The **Market Entry and Analysis Branch** is responsible for domestic licensing; the licensing of Canadian and foreign air carriers for operations from and to Canada; and the enforcement of licensing requirements. This Branch also participates in the negotiation of international air agreements and monitors the economic impact of regulatory reform.
- The **Dispute Resolution Branch** provides services to assist in the resolution of disputes about rates and services between carriers and shippers/travellers in all modes of transportation under the Agency's jurisdiction. This includes formal and informal investigations of air, marine and rail complaints, rail competitive access provisions (competitive line rates and interswitching), mediation, and final offer arbitration. Other areas of responsibility are: the rail infrastructure program; acquisitions and mergers involving Canadian transportation undertakings; pilotage tariffs; regulation of international air tariffs; regulation of northern marine tariffs; administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*; and the regulation of transportation facilities, equipment and services provided to travellers with disabilities in Canada.
- The **Transportation Subsidies Branch** is responsible for the management of subsidy and rate programs that determine appropriate compensation for rail services provided by eligible transportation companies. The Branch also evaluates proposals to rationalize rail networks, and monitors rail investment and expenditures for western grain transportation.
- The **Legal Services Branch** provides legal advice to the Members and staff of the NTA. It also acts as legal representative for the Agency at meetings, conferences, public hearings, inquiries and, when required, at judicial proceedings in the Federal and Supreme Courts.
- The **Corporate Management and Regional Operations Branch** is responsible for the design and operation of the NTA management processes and related information systems; the provision of comprehensive services in support of NTA programs in the areas of informatics, records management, finance, administration, internal audit and communications. It is also responsible for the functions and responsibilities of the regional offices, and for the coordination of their programs.
- The **Human Resources Branch** is responsible for developing and implementing personnel administration and official languages policies, systems and programs aimed at assisting the NTA in the attainment of its objectives under the *National Transportation Act, 1987*. It also ensures that the management of human resources is in accordance with policies established by the central agencies.
- The **Secretariat** is responsible for recording Agency decisions and orders, editing, reviewing, producing and issuing decisions, orders, reports and notices, drafting and processing regulations in accordance with government policy. It also plans Agency meetings, maintains parliamentary liaison (Standing Committee on Transport), administers public hearings and inquiries, coordinates all translation services as well as ministerial and executive correspondence.

HIGHLIGHTS OF 1990

Abolition of Additional Fares for Persons With Disabilities

The Agency has determined that it is an undue obstacle to the mobility of persons with disabilities to require payment of additional charges for either the seat used by a required assistant, or for an additional seat to accommodate a disability. It has therefore submitted regulations, for approval by the Governor in Council, which abolish these charges for air travel within Canada.

The proposed regulations, which will make it easier for persons with disabilities to travel within Canada, are the product of views solicited from over 1,200 parties having an interest in transportation services available to persons with disabilities. The draft regulations will be published in the *Canada Gazette*, giving interested parties further opportunity to comment.

Canadian Partner Ordered to Make System Accessible to Persons With Disabilities

In September 1990, the Agency ordered Canadian Partner to make its transportation system accessible to persons with disabilities. This decision is the direct result of an application by a passenger who, among other issues relating to the transportation of persons with disabilities, claimed she faced undue obstacles to her mobility as a result of the airline's policy. In its decision, the Agency indicated its intention to regulate the domestic air carriage of persons with disabilities in small aircraft, and establish minimum standards for the training of personnel of providers of transportation services.

Advance Payments Protection

A number of air carriers operating non-scheduled international charter services ceased operations in 1990 due to insolvency. The Agency undertook to strengthen advance payments protection for passengers on charter services by increasing the number of air carriers required to protect advance payments. Revisions to the *Air Transportation Regulations* were developed which would substantially enhance advance payments protection at the air carrier level. These will shortly be published in Part I of the *Canada Gazette* for industry comment.

Environmental Assessment Review - Exclusion List

In May 1990, the Agency completed the environmental assessment exclusion list which identified the types of proposals before the Agency that would not produce any adverse environmental effects or whose effects could be simply and routinely mitigated. All such proposals would be automatically excluded from any further environmental assessment. The Agency list was approved by the Federal Environmental Assessment and Review Office (FEARO) in October.

Northern Air Hearing

This hearing took place in May in Inuvik, Rankin Inlet and Iqaluit to hear concerns expressed by interested parties regarding: applications by Canadian Airlines International Limited (CAIL) and Northwest Territorial Airways Limited to amend certain of their northern licences; and the northern air licensing system in general, which came into effect in January, 1988.

The decision from this hearing was issued on June 28, 1990.

The applications were approved by the Agency, but conditions were set on the service to be provided by CAIL on the Yellowknife-Rankin Inlet-Iqaluit route.

Little comment was made during the course of the hearing concerning the northern air licensing system in general.

Amendments to the Air Courier Provisions of the *Air Transportation Regulations*

These amendments, which affect sections 11, 16 and 115 of the *Air Transportation Regulations*, received Governor-in-Council approval on October 25, 1990. They reduce the restrictions placed on charter air carriers in serving the transportation requirements of courier services, by allowing domestic charter air services to provide charter aircraft to more than one courier service. They also remove the restriction on domestic and international charter air services regarding the types of goods that may be transported for courier services.

Administrative Improvements to the Processing of Applications for Air Licences

During 1990, improvements were made in the following areas:

- Public Notices of Applications (the contents of which are prepared by the Agency, but are required to be placed in newspapers at the applicant's expense), have been substantially shortened, thus reducing the applicant's advertising costs.
- The requirement of an applicant to file evidence of being "Canadian", pursuant to the definition of the word in the *National Transportation Act, 1987*, is now part of section 1 of the two-stage application process. Moving this requirement from section 2 to section 1 of the application procedures should hasten and improve the regulatory process for Canadian air carriers.
- Letter decisions advising applicants for certain air services that they have satisfactorily completed the first stage of the two-stage application process, have replaced formal Agency decisions. This change is expected to clarify the application process. The second stage of the application process has to be completed to the Agency's satisfaction before a licence is issued.

Enhanced Air Carrier Liability Insurance Compliance Program

The *National Transportation Act, 1987* prohibits an air carrier, licensed by the Agency, from operating a domestic or international service without up-to-date liability insurance in accordance with the requirements of the *Air Transportation Regulations*. Such air carriers must have a current Certificate of Insurance on file with the Agency.

During 1990, the Agency instituted a procedure to notify licensees, by registered mail, when their Certificate of Insurance is about to expire. If a licensee fails to submit a replacement certificate on time, it faces immediate action by the Agency to suspend its licence.

Final Offer Arbitration

During 1990, the first application for final offer arbitration was referred to an arbitrator. A decision was rendered within the 90-day time limit. The dispute concerned rates offered by CN to Parrish and Heimbecker Ltd., for a single car movement of grain from Hanover, Ontario, to Montreal, Quebec and Halifax, Nova Scotia. CN subsequently applied to the Agency to set aside the decision of the arbitrator in favour of Parrish and Heimbecker Ltd., on the grounds that the rates chosen were below compensatory levels. The Agency concluded that the decision of the arbitrator was final and binding and denied CN's application.

Public Interest

The Agency held its first public hearings concerning section 59 of the *National Transportation Act, 1987* during 1990. The applicant, Container Port of Saskatchewan Corporation, alleged that the failure of CN and CP to negotiate satisfactory rates and service levels applicable to its proposed inland container terminal facility was prejudicial to the public interest. The Agency decided to hear both applications together, but during the hearing the applicant withdrew the allegations against CP. The Agency ruled in the case against CN that the applicant had not proven to the satisfaction of the Agency that CN's failure to negotiate rate and service levels satisfactory to the applicant was prejudicial to the public interest.

Non-compensatory Rate

In November 1989, CP alleged that a freight rate established by the Burlington Northern Railroad for the movement of canola oil from Winnipeg, Manitoba to Warren, Minnesota was non-compensatory. Following a public hearing in March 1990, the Agency determined that the rate for the portion of the movement of freight in Canada was non-compensatory. It disallowed the rate and ordered that a compensatory rate be established.

Agency Mandate

In 1990, the Agency conducted a review of its mandate with respect to the regulation of VIA Rail. This review resulted in a decision to relieve VIA of its obligation to seek the approval of the Agency when discontinuing or adjusting its service frequency levels. The Agency found its current role to be redundant, given that VIA service levels continue to be governed by the contract

between VIA and the Crown. This decision was consistent with the Agency objective to maintain a minimal level of regulation.

Running Rights

Through the granting of running rights, the Agency can require one railway to allow another railway to operate over its lines. Three applications for such rights are currently under review. Determinations in these matters may affect the future of short-line railways in Canada. One of the applications involves M.O.Q., a federally-incorporated railway, seeking access to CN lines between Moncton, New Brunswick and Windsor, Ontario. The applicant proposes to operate intermodal units of highway trailers only.

Rail Connections

In 1990, the Agency conducted an inquiry into an application by Port Stanley Terminal Rail Inc., a provincially-regulated railway, for connection with CP and CN at St. Thomas, Ontario. Connection provisions ensure that railways may make physical connection to allow for the furtherance of traffic so shippers are not isolated. In November 1990, the Agency ordered the connection with CN, but rejected the request for connection to CP.

Cost Apportionment

In October 1990, the Agency adopted the *Guidelines on Cost Apportionment of Grade Separations*, which will be used as the basis for Agency decisions where there is a dispute over the costs of a grade separation project. These Guidelines were developed after consideration of submissions which were received following distribution of a draft policy to over 800 interested parties.

Rail Rationalization

The *National Transportation Act, 1987* prohibits any railway from abandoning more than four per cent of its total route miles annually. In 1990, the Agency rendered decisions on eleven CN, eight CP and one CSXT application for rail line abandonment.

Decisions on the CN applications and six other 1989 abandonment applications resulted in 1.2 per cent of CN's total route miles being abandoned in 1990. The eight CP applications resulted in decisions authorizing the abandonment of 3.9 per cent of CP's total route

miles in 1990. Of these, five decisions, representing 0.7 per cent of CP's total route miles were instances where Order-in-Council protection for rail line abandonment had been removed. Such trackage is not included in the four per cent abandonment limit.

While no public hearings were held in 1990 for rail line abandonment applications, the Agency held one public hearing in Alberta with respect to the conveyance of CP's Coronation and a portion of Lacombe Subdivisions to Central Western Railway.

WGTA 1990 Costing Review

Every four years the Agency conducts a costing review to establish the total cost of moving western grain by rail. This review establishes the basis for developing annual rate scales and subsidy payments for the four subsequent crop years.

The 1990 costing review determined that the total rail costs for 1988 were \$796.4 million. The Agency's determination reflected disallowances in railway costs which lowered eligible costs by over \$120 million. CN and CP appealed the Agency decision to exclude \$18.5 million in measurable/non-recurring costs from the base year costs. The ruling of the court was unanimous in rejecting the appeal of the railways and upholding the Agency's decision.

Rail Subsidy Payments

In 1990, the Agency paid \$687.8 million to support Canadian rail transportation. Funds were allocated as follows:

- \$645.2 million in assistance lowered western grain transportation costs for Canadian agricultural producers;
- \$35 million paid for losses incurred on branch lines operated by the railways as an imposed public duty;
- \$1.8 million subsidized the transportation of eastern movements of grain and flour for export; and
- \$5.8 million paid for losses incurred by non-VIA passenger-train services.

Charges to VIA Rail Canada

The Agency reports to the Minister of Transport by providing annual determinations for charges made by CN and CP, to VIA Rail, for services rendered. These charges are calculated according to the *Railway Costing Regulations* and are made pursuant to an operating contract in force between VIA Rail and the railways.

During 1990, the Agency finalized charges for the years 1985 to 1988 for both CN and CP. The Agency's settlement invoice determinations were reported to the Minister of Transport. The Agency is now up-to-date on this program, eliminating the backlog which had accumulated as a result of the VIA Rail Costing Review.

WGTA 1990-91 Rate Scale

Every year the Agency issues a rate scale which establishes the rate railways charge producers and the rate to be borne by Canadian taxpayers for the movement of western grain by rail. The Agency is required, by statute, to consult with industry participants during the development of this scale.

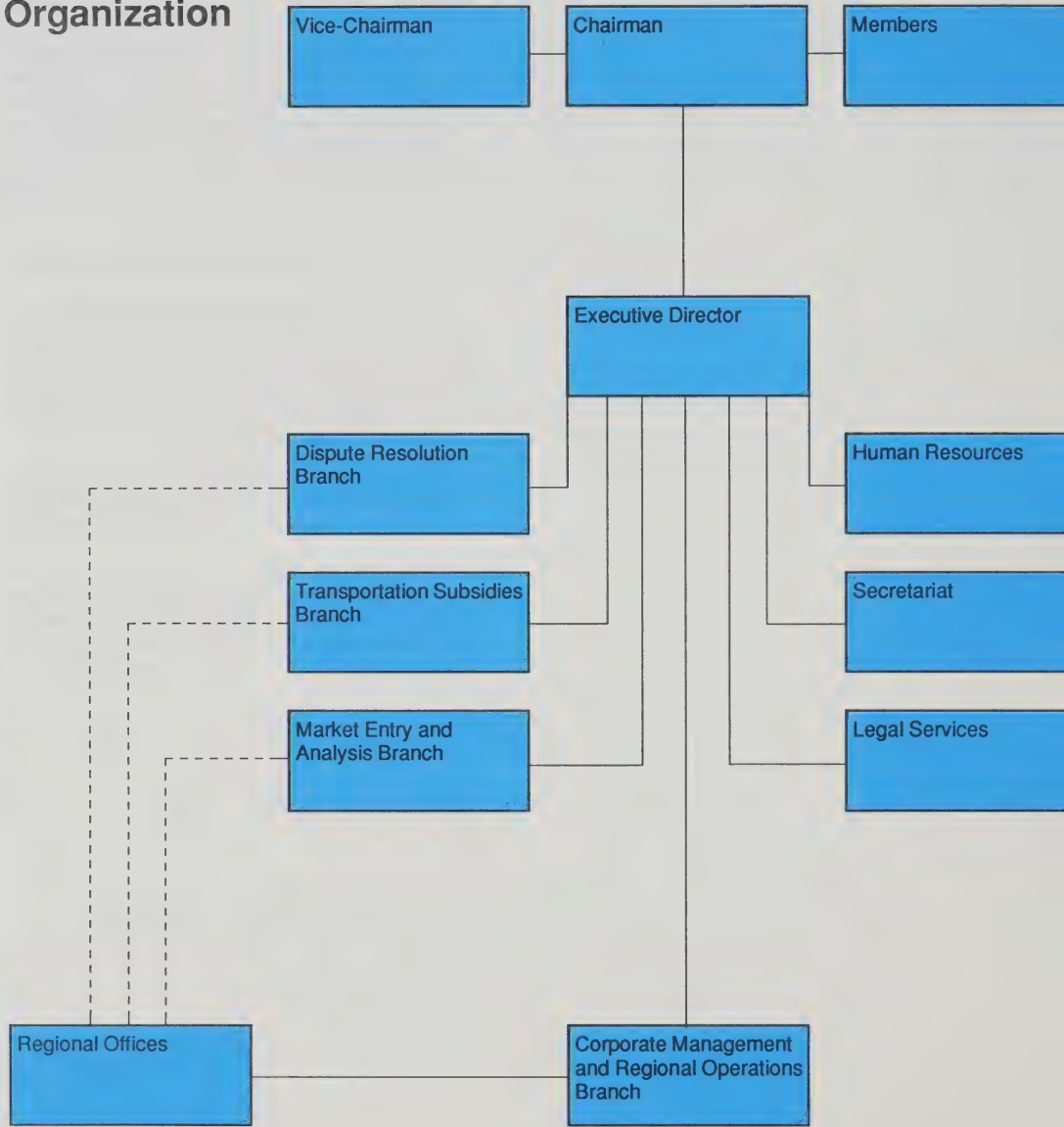
During the spring of 1990, the annual rate scale for crop year 1990/91 was issued. This rate scale is in effect from August 1, 1990 to July 31, 1991.

Order-in-Council approval was given for the 1990/91 rate scale based on a Grain Transportation Agency tonnage opinion of 33.5 million tonnes, varying the Agency's tonnage forecast for crop year 1990/91 of 29.0 million tonnes.

ORGANIZATION, FUNCTIONS AND EXPENDITURES

National Transportation Agency of Canada

Organization



National Transportation Agency of Canada

Functions

Dispute Resolution Branch

- Rail Complaints and Investigations
- Rail Competitive Access
- Mediation and Arbitration
- Rail Confidential Contracts and Tariff Filings
- Public Interest Investigations
- Non-Compensatory Rates
- Common Carrier Obligations (Freight)
- Passenger Related Matters
- International Air Tariffs
- Air and Water Rates and Service Complaints
- Administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, Pilotage Rates and Northern Marine Resupply Tariffs
- Mergers and Acquisitions
- Rail Infrastructure Program
- Transportation Services for Disabled Persons

Corporate Management and Regional Operations Branch

- Internal Management Services
- Regional Operations

Legal Services

- Legal Advice
- Represent Agency at hearings and before the Courts

Transportation Subsidies Branch

- Rail Rationalization
- Western Grain Rates and Payments
- WGTA 1990 Costing Review
- Western Grain Investment and Expenditure Monitoring
- Branch Line and Passenger Train Service Payments
- CN and CP Charges to VIA
- Canola Rates
- Station Removals
- Schedule 'A' Rates
- Eastern Rates Payments

Secretariat

- Prepare and Issue Agency Decisions and Orders
- Draft and Process Regulations
- Public Hearings
- Ministerial Correspondence

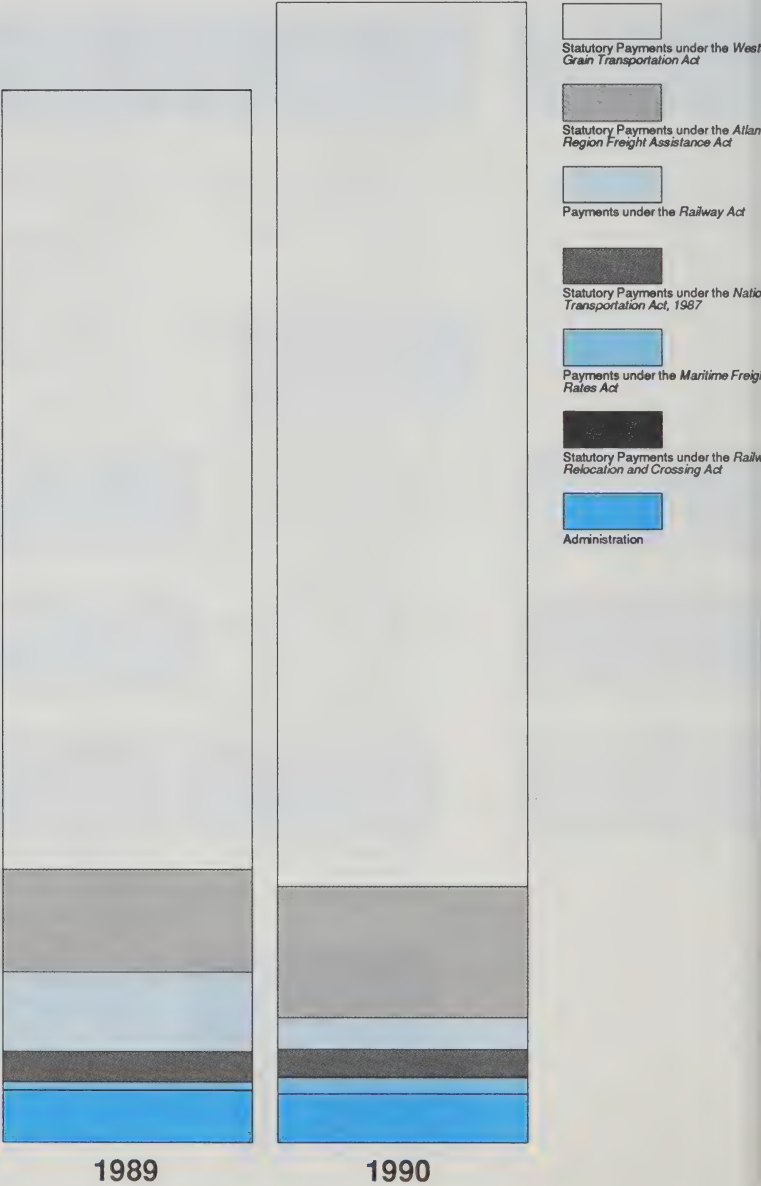
Market Entry and Analysis Branch

- Domestic and International Air Licensing
- Northern Marine Resupply Services Licensing
- Temporary Entry Waivers, Coasting Trade, Customs Regulations and *Energy Supplies Emergency Act*
- Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity
- Notices of Agreements to Convey Lines of Railway
- Commodity Pipeline Permits
- Annual Reviews
- Field Investigations
- International Air Agreements

Human Resources

- Human Resources Policies and Programs
- Official Languages

Comparison
of estimated
budgetary
expenditures

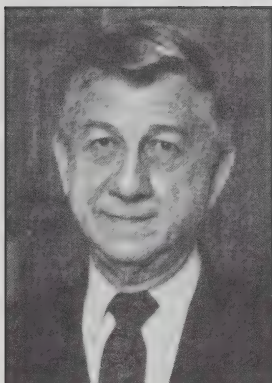


Program	Percentage of 1990 expenditures	1989 (000's)	1990 (000's)	Increase (Decrease)
Statutory Payments under the <i>Western Grain Transportation Act</i>	77.6 %	\$568,271	\$645,170	\$76,899 ⁽²⁾
Statutory Payments under the <i>Atlantic Region Freight Assistance Act</i>	11.5 %	\$74,698	\$95,320	\$20,622
Payments under the <i>Railway Act</i>	2.7 %	\$57,314	\$22,840	(\$34,474)
Statutory Payments under the <i>National Transportation Act, 1987</i>	2.5 %	\$22,441	\$20,411	(\$2,030)
Payments under the <i>Maritime Freight Rates Act</i>	1.4 %	\$5,955	\$12,120	\$6,165
Statutory Payments under the <i>Railway Relocation and Crossing Act</i>	0.0 %	\$75	—	(\$75)
Administration	4.3 % ⁽¹⁾	\$37,961	\$35,488	(\$2,473)
Total	100 %	\$766,715	\$831,349	\$64,634

⁽¹⁾ 3.5 % Salaries and wages; 0.8 % Other

⁽²⁾ The difference in these payments is due to the increased tonnage of grain shipped in 1990

Members of the National Transportation Agency of Canada



**CHAIRMAN: Honourable Erik Nielsen,
P.C., D.F.C., Q.C., LL.B.**

Mr. Nielsen earned his law degree at Dalhousie University in Halifax and was called to the Bar of Nova Scotia in 1951. He opened his legal practice in Whitehorse, Yukon in 1952 where he has now been living for over 30 years.

First elected to the House of Commons in December of 1957, he served as the Member for Yukon for over 29 years. Mr. Nielsen served the Government of Canada in various capacities including Deputy Prime Minister and President of the Privy Council, Minister of Public Works, Minister of National Defence and Leader of the Opposition. He withdrew from Cabinet in June, 1986 and resigned as the Member of Parliament for Yukon in January 1987 prior to his appointment as President of the Canadian Transport Commission. On December 1, 1987 he was appointed Chairman of the National Transportation Agency of Canada.

Mr. Nielsen is a veteran of the second world war. He has been a qualified pilot for 48 years and holds a commercial pilot's licence.

In recognition of his outstanding work in the legal profession and his contribution to the constitutional development of Yukon since 1952, he was appointed Queen's Counsel in 1962.



VICE-CHAIRMAN: Micheline Beaudry

Mrs. Beaudry has over 25 years of industrial and consulting experience in the energy and transportation sectors, with public companies and regulated industries both in Canada and abroad. In the course of her career, she has worked for Hydro-Québec, Metropolitan Gas, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon and Québecair, as Assistant to the President. Prior to being appointed to the Agency, Mrs. Beaudry was Vice President with Econosult-Lavalin. She holds a Bachelor's degree in Commerce and an MBA from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal, where she also taught marketing research earlier in her career.



MEMBERS:

Mr. Craig S. Dickson has over 34 years experience with the Atlantic Provinces Transportation Commission, serving as its General Manager from 1961 to 1987. In that position he was active in a number of professional and trade organizations and was President of the Canadian Transportation Research Forum for 1987-1988. He has served as a director of the Canadian Shippers' Council, and was a member of the Transportation Committee of the Canadian Chamber of Commerce, the New Brunswick Trade Development Board, the Chartered Institute of Transport, and the Maritime Regional Advisory Council. He is also a past national chairman of National Transportation Week. Mr. Dickson is the resident Member for the Atlantic Regional Office located in Moncton.



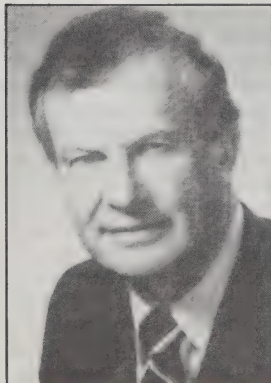
Mrs. Nicole Forget held a number of management positions prior to her career as a lawyer and her nomination to the Vice-Presidency of the Conseil des services essentiels au Québec. A founding member and Secretary of the Fédération des femmes du Québec, Mrs. Forget was President of the Association des consommateurs du Québec and Chairman of the Board of Nouveler Inc., a holding company in the development of new sources of energy. Mrs. Forget has been a member of many boards of directors, including the Economic Council of Canada and the Conseil d'administration d'Hydro-Québec. She has a Bachelor's degree in Commerce from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal and a law degree from the same university. She is a member of the Barreau du Québec and of the Corporation des Conseillers en relations industrielles. Mrs. Forget is the resident Member for the Quebec Regional Office located in Montreal.



Mr. James D. Mutch was Vice President, Corporate and Government Affairs with Canadian Airlines International. He held a number of senior positions with CA (formerly Canadian Pacific Airlines) including Senior Director, Industry Relations; Senior Director, Sales Development and Corporate Liaison; Director, Western Region; and Manager - Edmonton and northern Alberta, Hong Kong and South East Asia, southern California and southwest U.S.A., and Hawaii. Prior to that he held management positions in Victoria, Vancouver and other areas of western Canada. Mr. Mutch is a member of the Quarter Century Aviation Club of Vancouver and Edmonton, and an honorary member and past director of the Northern Air Transport Association. A former bush pilot, Mr. Mutch has over 40 years domestic, international and transborder experience in the aviation industry; he holds a pilot's licence.



Mr. Edmund J. O'Brien was Director of Transportation for the Province of Newfoundland and Labrador between 1973 and 1987, during which time he was a member of the federal Minister of Transport's task force on program review. Prior to that he held a number of senior positions in government and private industry, including Executive Officer-Director of Administration of the International Development Research Centre; Executive Vice-President, General Manager and Director of Québecair, and Chief Economic Analyst (International) of Canadair Limited. Prior to becoming a Member of the Agency he served as Secretary of the Canadian Transportation Research Forum.



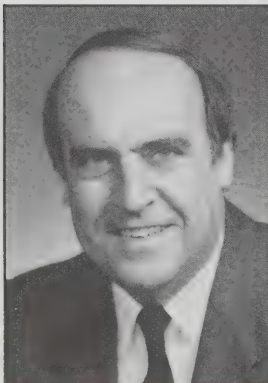
Mr. Keith Penner brings to the Agency his knowledge and experience in the north. As the Member of Parliament for Cochrane-Superior from 1968 to 1988, Mr. Penner served as parliamentary secretary to the Minister of State for Science and Technology and to the Minister of Indian Affairs and Northern Development. He was also Chairman of the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development. Mr. Penner's education includes a Bachelor of Arts degree and a Master's of Education. As an undergraduate, he studied at the University of Alberta; his postgraduate studies were at the University of Toronto and the University of Ottawa. He also did post-degree work at Queen's University and McMaster University. He was a Visiting Fellow in the School of Political Science at Queen's University for the 1987-88 academic year. Mr. Penner is the resident Member for the Ontario Regional Office located in Thunder Bay.



Mr. Kenneth Ritter graduated with a degree in law from the University of Saskatchewan in 1976. Following three years of private law practice in Kindersley, Saskatchewan, Mr. Ritter turned his attention to full-time farming. In 1987 he was appointed Chairman of the Saskatchewan Surface Rights Arbitration Board, a quasi-judicial body responsible for resolving disputes between landowners and oil companies in Saskatchewan. Just before his appointment to the Agency, Mr. Ritter was with the Saskatchewan Department of Justice. Mr. Ritter is the resident Member for the Western Regional Office located in Saskatoon.



Mr. Edward Weinberg was previously a senior official with the Canadian Transport Commission. He joined the CTC in 1970 and, at the time of his secondment to the Office of Economic Regulatory Reform of the Minister of Transport in 1985, he was Director of Freight Studies in the Research Branch. While with the CTC he chaired a number of federal-provincial inquiries into transport-related matters including the Vancouver rail access study and the White Pass and Yukon Railway inquiry; he co-chaired the Thunder Bay rail access study; and represented the CTC on the joint track usage study - Fraser Thompson Canyon. Since 1985 Mr. Weinberg has been involved with the development of the economic regulatory reforms which led to the establishment of the Agency. He has a Bachelor of Science degree from McGill University.



TEMPORARY MEMBER:

Mr. George Minaker is a graduate of the University of Manitoba with a Bachelor of Science degree in Electrical Engineering, and is a professional engineer. He held a number of engineering positions in Winnipeg between 1961 and 1984. His career in public life began in 1967 when he served on several city councils in the Winnipeg area until 1972. From 1973 to 1981 he was the member of the Manitoba Legislative Assembly for St. James where he served as Minister of Community Services and Corrections. In 1984 Mr. Minaker was elected to the House of Commons where he served as the member for Winnipeg-St. James until 1988. During this period he was a member of the House of Commons Finance Committee, and of the Energy, Mines and Resources Committee.

SECRETARIAT

AUTHORITY AND RESPONSIBILITY

The Secretariat is the official point of contact between the Agency and the public. The Secretariat is responsible for drafting, editing, recording and issuing Agency Decisions and Orders. It is also responsible for drafting and processing regulations in accordance with government policy, coordinating ministerial and executive correspondence, coordinating translation and editorial services for executive correspondence and Agency decisions, maintaining Parliamentary liaison by conveying Standing Committee on Transport's weekly schedule of appearances to the Chairman, Executive Director, and Directors General, and administering public hearings conducted by the Agency.

ACTIVITIES

In 1990, the Secretariat processed 736 Orders and 718 Decisions. The breakdown by mode of transportation is as follows:

ORDERS (1990)

Rail	272
Air	463
Water	1
Motor Vehicle	—
	736

DECISIONS (1990)

Rail	36
Air	610
Water	1
Motor Vehicle	1
Letter Decisions (subs. 72(2) NTA, 1987)	70
	718

The ministerial and executive correspondence unit coordinated the preparation and editing of 484 letters or response projects. The Secretariat was also involved in the administration of five public hearings, held in eight locations, which resulted in a total of 28 sitting days.

The following is a list of regulations processed by the Secretariat and approved by the Governor in Council in 1990:

1. *Air Transportation Regulations*, amendment SOR/90-740.
2. *Air Carrier Regulations*, revocation, SOR/90-664.

APPLICATIONS FOR REVIEW

Two applications for review dealing with air matters were filed with the Agency in 1990, and two were carried over from 1989. Two of these applications were denied, one was withdrawn by the applicant and one was carried forward to 1991.

Forty-seven rail-related applications for review were considered in 1990, of which 13 were carried over from 1989. Decisions were rendered on 38 applications during the year, with 17 applications granted and eight denied; in 11 cases, it was determined that the Agency had no jurisdiction in the matter; in one case, the party was advised that an application was not required, and one erratum was issued. The nine remaining applications were carried forward for consideration in 1991. Four of these review applications were related to decisions on rail abandonments; three were denied and one was granted.

DISPUTE RESOLUTION BRANCH

The Dispute Resolution Branch supports the NTA's function of resolving economic disputes between carriers and users of transportation services, in the interests of efficiency and utility of the transportation network. Activities include responding to specific applications and complaints concerning matters within the Agency's jurisdiction, conducting public interest investigations, providing mediation services and arbitration support, and initiating appropriate regulatory action. The Branch also has special responsibilities in implementing the NTA's mandate with respect to transportation rates and services, rail competitive access measures, allocation of costs of road/rail crossings, transportation of persons with disabilities, and mergers and acquisitions of transportation companies.

In 1990, the Mediation and Arbitration Directorate and the Rail Complaints and Investigations Directorate were merged to provide a more efficient and consistent approach to dispute resolution in matters involving railways and shippers.

The Branch now consists of four directorates: Rail Complaints, Tariffs and Mediation, Rail Infrastructure, Air and Marine Complaints and Investigations and Tariffs, and Transportation Services for Disabled Persons.

Rail Complaints and Investigations

Branch activity in implementing competitive access, mediation and arbitration support services helps shippers and carriers resolve their own disputes. The Branch also supports the Agency in resolving formal complaints. Such complaints may allege that the general public interest in freight, or passenger rates and service, is prejudiced by some carrier action or omission; common carrier obligations are not fulfilled; or other particular provisions of Acts are violated.

Rail Competitive Access

The *National Transportation Act, 1987* calls for enhanced competition between railways through expanded interswitching, competitive line rates, and by providing for Agency intervention to require one railway to allow another railway to operate over its lines, and to order connections between railways.

Interswitching facilitates the transfer of traffic at a regulated rate from one railway company's lines to another, where the origin or destination of the traffic is within a radius of 30 kilometres of an interchange between the carriers. The Agency may deem points beyond the 30 kilometre limit to be within the limit. The Agency establishes interswitching rates on an annual basis. In 1990, Branch activity relating to interswitching focused on ensuring that proposed 1991 interswitching rates accurately reflect railway costs.

During the year, three requests that shipping points be deemed within the 30 radial kilometre interswitching limit were concluded. In March, the Agency denied a request by CIL Inc. that the facility at West Carseland, Alberta be deemed within the interswitching limits of Calgary, Alberta. The Agency found no evidence of a disadvantage to CIL in the shipper's competitive market-place.

The two other applications, filed by Domtar Inc. and Polymeric Resins Inc., were withdrawn. The Agency was advised that the parties had reached agreement with their local carrier. The Domtar withdrawal followed a Federal Court ruling which set aside and returned a 1988 Agency decision for redetermination. The Court had ruled that although the Agency had discretion to grant the extension of limits to the applicant, as it did in 1988, rules of natural justice had been breached.

Competitive Line Rates (CLR) ensure fair and competitive rates for shippers when only one local carrier services a shipper, by requiring the local carrier to set a rate to a point where competition exists, and by requiring the Agency to establish the level of the rate on shipper application. An Agency-established CLR is effective for one year. In September 1990, for the third consecutive year, the Agency established a CLR for Alberta Gas Chemicals Inc. for the shipment of methanol from Medicine Hat to Coutts, Alberta, for further shipment to Shelby, Montana.

Through the granting of running rights, the Agency may require a railway to allow another railway to operate over its lines. In 1990, three such applications were filed with the Agency. Two of the applications were from provincially incorporated railways, Ontario

Mid-Western Railway and Victoria County Railway, wishing to operate trackage in Ontario. Both applications were under review at year end.

The third application involved a request by M.O.Q. Rail for access to CN lines between Moncton, New Brunswick and Windsor, Ontario. M.O.Q. Rail proposed to operate trains consisting of a number of strings of nine to twelve modified highway trailers, mounted on bogies. Each string would be pushed by a power unit which would be controlled by a separate control unit at the front of the train.

Connection provisions ensure that nearby railways make physical connections for furtherance of traffic so shippers are not isolated. In 1990, the Agency conducted an inquiry into an application by Port Stanley Terminal Rail Inc. (PSTR), a provincially-regulated railway, for connection with CP and CN trackage at St. Thomas, Ontario. In November, the Agency ordered a connection between the PSTR and CN. At the same time, the application for a connection with CP was denied because the Agency considered that construction of a direct connection was not feasible.

Mediation and Arbitration

Mediation is an informal, voluntary process for resolving disputes. It is designed to assist the parties to reach their own settlement. In 1990, the Branch responded to requests for assistance on various issues including provision of competitive rail rates and service, construction and removal of railway infrastructure, and provision of alternative modes of transportation following rail line abandonment. In addition, 12 briefings and educational seminars were conducted to explain the legislation to carriers, shippers and other interested parties.

Final offer arbitration may be applied to resolve disputes of a private nature or narrow scope. The Agency received two arbitration requests in 1990. One was dismissed by the Agency on the grounds that it did not conform to the requirements of the Act. The other resulted in the arbitrator rendering a decision in favour of the shipper.

Rail Confidential Contracts and Tariff Filings

Confidential rail contracts, published railway freight tariffs governing subsidized freight transportation, and limited and express freight tariffs must, by statute, be

filed with the Agency. Non-statutory tariffs are, however, exempt from such requirements.

During 1990, 3,900 confidential contracts and 4,615 amendments to contracts, setting out terms of agreements reached between shippers and rail carriers, were filed with the Agency. In addition, 74 requests were received from rail carriers to omit certain information from the summaries of confidential contracts. Of these requests, 32 were granted by the Agency.

The following tariffs were filed with the Agency during 1990:

- 1,583 statutory freight tariffs
- 651 limited freight tariffs (LFT)
- 2 bridge and tunnel tariffs
- 1,424 express tariffs
- 74 passenger tariffs
- 3 Roadcruiser bus tariffs

The Agency is also responsible for the approval of *Maritime Freight Rates Act*-related tariffs filed by the railways. A total of 662 such tariffs were approved during 1990.

In addition, the Branch processed attested statements covering 37,906 free and reduced passenger transportation passes from rail passenger companies and bridge and tunnel operators.

In June, a meeting of rail carriers was convened in Ottawa to discuss the NTA's new provisions regarding confidential contracts and tariffs. Representatives from Canadian railways, and five U.S. railroads operating in Canada, participated in this informal forum.

Public Interest

In 1990, the Agency received two applications alleging that the failure of the railways to negotiate satisfactory levels of rates and service is prejudicial to the public interest. One application named CN and the other CP. Both applications were made by Container Port of Saskatchewan Corporation (CPSC). CPSC alleged that it had been unable to negotiate a satisfactory level of rates which would apply to traffic moving through an inland container port which it was developing in Saskatoon, Saskatchewan. A public hearing into both

applications was held in September and October in Saskatoon. CPSC subsequently withdrew its application respecting CP. In December 1990, the Agency ruled that the actions of CN in its negotiations did not constitute prejudice to the public interest and denied the CPSC application.

In August 1990, the Agency held public hearings in St. John's and Corner Brook, Newfoundland to inquire into a complaint by Atlantic Container Express which alleged that certain CN rates to Newfoundland were not in accordance with the Terms of Union between Newfoundland and Canada. The application was still under active consideration at year end.

Non-compensatory Rates

In November 1989, CP alleged that a freight rate, established by the Burlington Northern Railroad, for the movement of canola oil from Winnipeg, Manitoba to Warren, Minnesota was non-compensatory. Following a public hearing in March 1990, the Agency determined that the rate for the portion of the movement in Canada was non-compensatory. It disallowed the rate and ordered that a compensatory rate be established.

Common Carrier Obligations (Freight)

In 1990, the Agency investigated two complaints under section 147 of the *National Transportation Act, 1987*, claiming that railways had failed to meet common freight carrier obligations. In March, the Agency found in favour of the applicant, Lecours Lumber Co. of Hearst, Ontario, and ordered CN to undertake the track repairs required to accommodate traffic. In April, the Agency issued a decision on a complaint filed by Rochevert Inc. of Lindsay, Ontario. Although the Agency found no evidence of breach of obligations by CN, it noted that operational requirements were not a satisfactory justification for unreasonable service delays.

Passenger Related Matters

The Branch supports the Agency in resolving disputes involving rail passenger fares and service levels; deciding on passenger service discontinuance matters; and recommending approval of joint track usage agreements between VIA Rail and a host railway freight company.

In 1990, the Agency decided on one appeal regarding passenger fares, filed pursuant to section 290 of the

Railway Act. In respect of the appeal by Robert E. Skelly, the Agency denied leave to appeal. The Agency was not satisfied that the elimination of certain discount fares in the Vancouver Island market was prejudicial to the public interest.

In 1990, the Agency also decided on two complaints with respect to VIA Rail's fulfilment of common carrier obligations. An appeal filed by Transport 2000 Canada was denied in July, as the Agency found that capacity on the western Transcontinental service was adequate to meet the demands of travellers. Similarly, the Agency found no evidence of boarding refusals, attributable to a VIA policy restricting short-haul bookings, on certain segments of the service.

In January 1990, the Agency denied an application filed by the Canadian Railway Labour Association, to investigate the level of passenger service provided by VIA Rail, CN and CP. The appeal pertained to the reductions in level of service ordered by the Governor in Council, to take effect January 15, 1990. The Agency found that, with removal of the obligation by order of the Governor in Council, the general service obligations no longer existed.

In September 1990, the Agency reviewed and ordered continuance of the Quebec North Shore and Labrador Railway service, pursuant to its mandate to review applications to discontinue passenger-train services at five year intervals. The Agency found that the area required the service, particularly in consideration of unreliable roads and the relatively high cost of air service.

In March and August 1990, as a result of applications by VIA Rail and CP recommending joint trackage agreements to the Governor in Council pursuant to section 98 of the *Railway Act*, the Agency recommended they be sanctioned. The Agency was satisfied that the agreements were for the transaction of the usual and ordinary business of the railway companies involved.

The Agency also conducted a review of its mandate with respect to the regulation of VIA Rail. The result of this review was an Agency decision to relieve VIA of its obligation to seek the approval of the Agency when discontinuing or adjusting its service frequency levels. The Agency found that its current role was redundant, given that VIA service levels continue to be governed by the contract between VIA and the Crown.

International Air Tariffs

The Agency is responsible for implementing provisions of international agreements regarding filing and acceptance of proposed fares, rates, and terms and conditions of international transportation, and application of the *Air Transportation Regulations*. In 1990, 117,125 tariff pages were filed with the Agency, for fares originating in or destined to Canada. This was an increase from 113,262 in 1989. A total of 96 of these filings for fare increases were subject to detailed financial review, to ensure that the proposed fares were justified.

The Agency made determinations in 55 cases which were brought forward as a result of staff investigations, carrier disputes or foreign government Notices or Orders. In addition, rulings on Special Permission Applications to depart from regulations and file tariffs on short notice were made in 3,104 cases. Of these 2,733 were granted, 326 with conditions attached; 203 were denied; 86 were withdrawn by the carrier; and 82 were still pending.

The Branch, in cooperation with other government departments, provided expertise and analysis in the negotiation of bilateral air agreements. In 1990, the Branch participated in five bilateral air service agreement negotiations and tariff discussions with Egypt, Grenada, Italy, Jordan, and New Zealand, and resolved tariff disputes with Norway, Denmark, Sweden, the United Kingdom and Germany. The Branch also provided expertise in dealing with code-sharing and blocked-space agreements between Canada and foreign airlines.

The Branch is in the process of replacing the manual filing of paper tariffs with the electronic mode, allowing carriers to respond more quickly to competitive situations. Its American and British counterparts have already accepted electronic filing. The transition from paper to electronic filing will be implemented over a several year period.

Revisions to tariff issues in the *Air Transportation Regulations* have been undertaken. The revisions are expected to be published in the *Canada Gazette* in the latter part of 1991. Advice was also provided in the formulation of policy and regulations on Canadian computer reservation systems.

In 1990, 21 complaints regarding the pricing practices of carriers operating international services were investigated and resolved. Attention was focused on the numerous fuel surcharges, arising from the Persian Gulf crisis, which resulted in increased fares on scheduled carriers' and charter rates.

Air and Water

Under the *Pilotage Act*, the Agency has the responsibility for conducting a public interest investigation in the event that objections are filed against a tariff proposal that is published by a Pilotage Authority. In December 1989, the Atlantic Pilotage Authority published a tariff proposal which resulted in a number of users filing objections with the Agency. As a result, the Branch conducted an investigation and, in October 1990, the Agency issued a decision granting some of the proposed rate increases and denying others on the basis that the Authority could reduce costs and improve productivity rather than increase rates.

In October 1990, the Laurentian Pilotage Authority published a tariff proposal which resulted in objections being filed by users in November. This matter is currently under review by the Agency.

In May 1990, the Agency completed its investigation into possible prejudice to the public interest of actions of Québecair, as alleged by the Travel Registrars of Ontario and British Columbia. The Agency ruled that Québecair's suspension of flights to Europe following the collapse of a tour operator was not prejudicial to the public interest.

A major responsibility under the *National Transportation Act, 1987* is to protect the public interest relating to basic fare increases on monopoly air routes in southern Canada, and basic fares and/or fare increases in the Canadian north. Upon complaint, the fare levels or increases are reviewed to ensure that they are not prejudicial to the public interest. In November 1989, two complaints pertaining to proposed fare increases by Calm Air, for service between Winnipeg and Lynn Lake, Manitoba, were filed with the Agency. The Branch conducted an investigation in 1990 and found that Calm Air was not earning a reasonable rate of return on the route, and that the fare increases were one of several steps Calm Air was taking to improve the viability of the service.

Under section 59 of the *NTA, 1987*, upon written complaint, the Agency has responsibility for investigating rates, acts or omissions relating to the carriage of cargo which are perceived as being prejudicial to the public interest. No such applications were received in 1990.

The Agency may also review, upon complaint, transportation charges on the St. Lawrence Seaway. No such complaints were filed in 1990.

In 1990, the Branch received and processed approximately 300 consumer complaints, of varying complexity, about air passenger transportation.

Administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* and Northern Marine Resupply Tariffs

Shipping conferences are associations of ocean carriers which regulate rates and conditions of service among their member lines. Shipping conferences are exempted from the *Competition Act* if they comply with certain provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* (SCEA). The Agency executes its responsibilities for SCEA's administration by maintaining tariff filings and keeping records of conference agreements.

During 1990, the Branch reviewed approximately 10 conference agreements, 20 agreement amendments, and participated in interdepartmental discussions on a variety of issues concerning shipping conferences.

Part V of the *NTA, 1987* governs the transport of community resupply goods by ship along the Mackenzie River, on Lake Athabasca and in the western Arctic. Licensed carriers are required to file their tariffs which are reviewed, analysed and brought to the Agency's attention for acceptance, disallowance or other action the Agency deems necessary. During 1990, 16 rate adjustments made by northern marine carriers were reviewed and analysed; none were determined to be unjust or unreasonable.

Mergers and Acquisitions

Any person proposing to acquire an interest in a transportation undertaking under the legislative authority of Parliament with assets in Canada, or annual sales in or from Canada, in excess of \$10 million, must notify the Agency pursuant to Part VII of the *NTA, 1987*. The Agency publishes a notice of the proposed transaction in the *Canada Gazette*. If an objection is filed within 30 days of publication, the Agency must undertake a review. The transaction may be disallowed if it is found to be contrary to the public interest.

During 1990, the Agency published 24 notices of proposed acquisitions (five air, 17 trucking and two marine). The Agency received an objection to one of these notices. On December 31, an objection was filed on behalf of the Seafarers' International Union of Canada to the proposed acquisition by Oceanex

Limited Partnership of the assets and operations of ACE-Atlantic Container Express Inc. and to the proposed acquisition of Oceanex Holdings Limited Partnership of an interest in Oceanex Limited Partnership. As a result, the Agency has undertaken a review of the proposed acquisitions to determine whether or not they are against the public interest.

In addition, the Agency issued five rulings in response to requests for clarification of the Act's merger and acquisition provisions.

In March 1988, the Director of Investigation and Research at Consumer and Corporate Affairs applied to the Competition Tribunal for an order to prevent the merger of two Canadian Computer Reservation Systems (CRS), one of which was owned by Canadian Airlines International and the other by Air Canada. In 1989, after extensive consultation, the Director amended his application, allowing the merger, in favour of a proposed set of rules providing a framework for business activities regarding CRS services. After the Competition Tribunal approved the rules and Consent Order, the Minister of Transport directed his Department, with regulatory input from numerous areas within the NTA, to develop a policy governing the CRS industry. After a final consultation, Transport Canada expects to finalize the policy in 1991. The Agency has been given the responsibility to develop and administer the regulations required to implement Transport Canada's policy objectives in this area.

Rail Infrastructure Program

The Branch, under the rail infrastructure program, resolves applications and complaints concerning the construction and modification of rail lines, highway/railway crossings and other rail infrastructure pursuant to the *Railway Act*, the *National Transportation Act*, 1987 and the *Railway Relocation and Crossing Act*. Applications and complaints, which are initiated by road authorities, railways or members of the public, are assessed on the basis of public convenience and railway requirements. The Branch also decides the apportionment of costs between parties, and assesses the environmental impact of rail infrastructure work.

During the past year, the Agency adopted the *Guidelines on Cost Apportionment of Grade Separations* which will be used as the basis for Agency

decisions where there is a dispute over the costs of a grade separation project. These Guidelines were developed after consideration of submissions which were received following distribution of a draft policy to over 800 interested parties.

In conjunction with the *Environmental Assessment Review Process Guidelines Order*, the Branch also developed the draft environmental assessment procedures to be used for rail infrastructure works requiring the approval of the Agency. A Notice describing the procedures and the Agency's role has been circulated to all interested parties.

During 1990, the Branch resolved all applications which remained with the Agency after the transfer of rail safety functions to Transport Canada. It also received 297 new applications. These, together with the 284 ongoing applications, were resolved in the following manner: 204 Orders were issued, and 208 applications were concluded to the satisfaction of the participants. The remaining 169 applications are still in progress.

Reasons for Orders are prepared only when agreement is not reached among participants, and the Agency must render its own decision. Of the Orders issued last year, 35 required reasons. Reasons given included allocation on the basis of benefit, seniority, interpretation of previous agreements and general convenience for the public, depending on the specific circumstances of cases.

Transportation Services for Disabled Persons

The Directorate supports the Agency in implementing provisions of the *NTA, 1987*, as amended, which require that transportation services not pose undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. To achieve this objective, the Agency may prescribe, administer and enforce regulations, investigate and act on complaints filed by persons with disabilities. The Directorate also carries out studies on issues relating to accessible transportation, and consults with organizations of and for persons with disabilities throughout Canada.

In 1990, the Agency received 33 complaints¹ concerning undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. In addition, the Agency considered 13 complaints that were carried over from preceding

¹ The Directorate has refined its method of reporting complaints which explains the apparent decrease of complaints compared to 1989. While informal inquiries and formal complaints were reported together last year, this year only formal complaints are being counted.

years. More than 80 per cent of the complaints received dealt specifically with transportation by air. The remainder dealt with rail transportation, airport facilities and one complaint addressed accessibility of ferry services. The concerns expressed were quite diversified. They included damages to wheelchairs, aircraft accessibility and carriers' refusal to carry a person with a disability, exit row seating, use of passenger supplied oxygen on board aircraft, and inadequate or lack of carriers' staff training.

This year the Agency rendered its first major decision regarding an undue obstacle in Canada's transportation system. The Agency found that the policy of Canadian Partner/Ontario Express Ltd. to refuse to carry non-ambulatory passengers on some of its small aircraft constituted an undue obstacle. The Agency ordered the carrier to make its transportation system accessible to persons with disabilities. Pursuant to that decision, the Agency also initiated a review of the policies of all Canadian air carriers regarding obstacles to the mobility of persons with disabilities.

Staff are nearing completion of an inquiry into the use of passenger-supplied oxygen on board aircraft to meet personal medical needs. At the request of the Canadian National Institute for the Blind, the Directorate has commenced work on the examination of alternative media requirements of passengers with sensory disabilities.

The Directorate is also producing a brochure, which explains how to complain to the Agency about an undue obstacle.

During 1990, the Directorate continued its standards development and regulatory initiatives aimed at rendering the federal transportation network accessible to persons with disabilities. The Agency determined that it is an undue obstacle to the mobility of persons with disabilities if they are required to pay additional fares for assistants who are necessary for functional independence, or for additional seats to accommodate a disability. The Agency has drafted regulations prohibiting air carriers from imposing such additional charges for travel within Canada in aircraft with 30 seats or more. These draft regulations were released to the Office of Privatization and Regulatory Affairs. The matter of such regulations for smaller aircraft is still under consideration.

The *Regulations on Terms and Conditions of Carriage in Large Aircraft (30 seats or more)* were submitted to the Privy Council Office in 1989 and discussions were finalized in November 1990. Pre-publication in the *Canada Gazette* is scheduled for early 1991.

In 1990 consultations continued with the Agency's Special Advisory Committee on Accessibility Standards for Equipment, and draft regulations are scheduled for pre-publication in the spring of 1991.

The Agency has signified its intention to regulate the domestic air carriage of persons with disabilities in small aircraft, and to establish minimum standards for the training of transportation service staff. Regulations respecting standards for transportation terminals are being developed.

In an effort to ensure that the views of persons with disabilities are taken into account in all aspects of the Agency's work, and to foster an understanding of the Agency and its functions, staff have carried out an active program of meetings, consultations, and information sessions with persons with disabilities and associations representing them. The Directorate has begun similar consultations with the travel industry.

A report summarizing results of a national survey of providers of transportation services was distributed to the general public. Work is now under way to conduct a national survey of consumers and organizations of and for persons with disabilities.

As part of its ongoing effort to promote cooperation and understanding between consumers, transportation service providers, and government, the Agency is an active participant with observer status on the Minister of Transport's Advisory Committee on Accessible Transportation.

Surmounting the problem of undue obstacles to the mobility of travellers with disabilities, in cooperation with consumers and industry, will continue to be an important aspect of the Directorate's work in the coming year. Consultation with the United States government and other governments will also continue to be important.

MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH

The mandate of the Market Entry and Analysis Branch is to regulate market entry and exit of carriers, with respect to those services and regions where such regulation is necessary to protect the interests of the users of transportation services; and to monitor, on an annual basis, the effect of the governmental economic regulatory approach on the Canadian transportation system.

Branch activities encompass the licensing of Canadian and foreign carriers in respect of their operations in Canada, and the enforcement of requirements established by Agency regulations and licences, and by international agreements; participation in the negotiation and implementation of international air agreements; and monitoring and analysis of the impact of economic regulation on the transportation sector.

The Branch is organized into four directorates: Domestic Operations, International Operations, Field Investigations, and Industry Monitoring and Analysis.

The Branch provides functional direction to staff at headquarters, and those employees in the NTA's Western and Atlantic Regional Offices who deal with local issues in respect of Branch activities. Field investigations staff are also located in district offices across Canada.

LICENSING

Domestic Air Operations

Southern Air Licensing: To receive a licence to transport passengers or goods within the non-designated area, south of the demarcation line (see map on page 33), applicants must be Canadian, maintain the necessary liability insurance coverage and hold an operating certificate.

Northern Air Licensing: For operations within the designated area, north of the demarcation line (see map on page 33), the same licensing requirements apply as those above. In addition, each application is given public notice and, in cases where an intervention is filed against the application, the Agency must be

satisfied that the new service will not cause a significant decrease or instability in the level of service in the designated area. Decisions must be issued within 120 days with respect to each opposed application. The Branch assessed 73 applications for domestic air licences in which objections were filed.

The Branch closely evaluates carriers to ensure proper compliance with market entry requirements; in particular, documentation from prospective carriers purporting to be Canadian is scrutinized to confirm Canadian status.

Number of Licensees and Licences

Licensed Carriers as of	
December 31, 1990	
Southern Canada licensees ¹	148
Northern Canada licensees ²	687
Total Domestic Carriers	835

Licences Held by Carriers as of	
December 31, 1990	
Southern Canada licences	835
Northern Canada licences ³	971
Total Domestic Licences Held	1,806

Licence Applications

Carried over from 1989	
Southern Canada	11
Northern Canada	72
Received during 1990	
Southern Canada	63
Northern Canada	257
Completed during 1990	
Southern Canada	52
Northern Canada	218

Decisions and Orders

Decisions	338
Orders	172

Public Notices

Applications	322
Hearings	1

Declarations of Convenience of Qualifications

676

International Air Operations

The Agency issues licences and temporary authorities for scheduled international services in accordance with bilateral air agreements or special arrangements. An applicant must meet the liability insurance and operating certificate requirements and be a designated Canadian carrier; in the case of foreign applicants, they must be designated by the respective foreign government. The Agency may set terms and conditions on scheduled international licences, in the public interest.

The Agency sets conditions and issues permits for international charter flights; it also grants, upon application, exemptions from certain international charter permit and licence requirements.

A number of air carriers operating non-scheduled international charter services failed during the past year. In order to strengthen advance payments protection, the Agency adopted a proposal to require scheduled international air carriers operating non-scheduled international charter services to protect advance payments effective July 1. As a result, the number of active air carriers having advance payments protection increased from approximately 12 air carriers to 26 air carriers. In addition, all air carriers operating international charter flights are now required to file a statement, signed by the tour operator or charterer, stating that a copy or the original of the protection agreement is in their possession. In 1990, NTA staff also undertook a comprehensive review of the *Air Transportation Regulations* relating to advance payments protection at the air carrier level. It is anticipated that the amended regulations will significantly enhance payments protection. The amendments are expected to be published in Part I of the *Canada Gazette* early in 1991.

The Branch is also responsible for monitoring and reviewing the adequacy of air carriers' liability insurance coverage, taking appropriate action to ensure licensee compliance with the regulations. Upon application, or in cases of noncompliance, the Agency issues licence suspensions and cancellations. The Branch reviewed international licences due for revalidation during 1990.

¹ Refers to carriers holding only licences issued pursuant to subsection 72(1) of the *National Transportation Act, 1987*. (Note: Carriers that operate helicopters hold licences issued pursuant to subsection 72(1) but they are free to operate anywhere in Canada.)

² Refers to carriers holding licences issued pursuant to subsection 72(2) of the *National Transportation Act, 1987*. (Note: most carriers holding licences issued pursuant to subsection 72(2) also hold a licence issued pursuant to subsection 72(1).)

³ Refers to licences pursuant to subsection 72(2) of the *National Transportation Act, 1987*.

Selected International Statistics 1990

Number of Licensees and Licences

Licensed Foreign Carriers as of December 31, 1990	864
International Licences Held by Foreign and Domestic Carriers as of December 31, 1990	1,641

Licence Applications

Carried over from 1989	65
Received during 1990	257
Completed during 1990	240

Decisions and Orders

Decisions	240
Orders	262

Public Notices

Applications	55
Hearings	0

Licence Revalidations

	832
--	-----

Licence Exemptions

	28
--	----

Charter Flights

Charter Types	Permits Issued
Inclusive Tours* (ITC)	
Canadian-originating	91
Foreign-originating	30

Entity and Common Purpose*

Canadian-originating	711
Foreign-originating	306
Cargo (Canadian-originating)	2,173
Cargo (Foreign-originating)	2,474

Advance Booking Charters* (ABC)

Canadian-originating	137
Foreign-originating	50

Advance Booking/Inclusive Tours*

Canadian-originating	860
Foreign-originating	24

* Data exclude changes to charter programs.

Northern Marine Resupply Services

The Branch is also responsible for licensing water transport services for community resupply on the Mackenzie River watershed, (including Lake Athabasca), and in the western Arctic.

Number of Northern Marine Licensees as of December 31, 1990

7

No applications for northern marine licences were received during 1990.

Temporary Entry Waivers, Coasting Trade, Customs Regulations and *Energy Supplies Emergency Act*

Part X of the *Canada Shipping Act*, which is administered by Revenue Canada, specifies that the coasting trade is reserved for Canadian ships. If no suitable Canadian vessels are available, foreign vessels are permitted to enter the trade pursuant to the Coasting Trade Exemption Order. In response to applications for the use of foreign-registered vessels, the Branch canvasses the industry and makes formal recommendations to Revenue Canada on the availability of suitable Canadian-registered vessels. It provides similar recommendations for the use of non-duty paid vessels in Canadian waters, or foreign-registered vessels for commercial marine activities other than coasting.

In emergencies under the *Energy Supplies Emergency Act*, the Energy Supplies Allocation Board consults the Branch. The Agency may order and authorize the use of Canadian and foreign-registered vessels to ensure an adequate supply of controlled products (as described in the *Energy Supplies Emergency Act*).

Number of Coasting Trade Exemption Waiver Applications

Received during 1990	63
Approved	44
Denied	3
Withdrawn	12
Other	4

Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity

The Branch is responsible for processing applications from proposed railway companies for Certificates of Fitness, or Certificates of Public Convenience and Necessity. For a Certificate of Fitness application, the Agency ensures that the proposed railway will be adequately insured. Where the Agency is satisfied that the applicant will be adequately insured, a Certificate must be issued within 120 days from the date on which the application was made. For Certificates of Public Convenience and Necessity applications, the Branch ensures that proper public notice is given. Once pleadings are closed, the Branch analyses the economic, financial and public interest aspects of the application.

During the year, three applications for certificates of fitness were received; one application was withdrawn, one is in process, and one will be the subject of a public hearing. One certificate was issued following a 1989 application. No applications for certificates of public convenience and necessity were received.

Notices of Agreement to Convey Lines of Railway

The Branch processes notices of agreement to convey lines of railways to recently incorporated railway companies, and recommends to the Agency whether or not the conveyance would be in the public interest. The Agency has six months from the receipt of a notice to either approve or deny a proposed conveyance.

During the year, no notices of agreement to convey lines of railway to recently incorporated railway companies were received.

Commodity Pipeline Permits

The Branch is responsible for processing applications to construct and operate commodity pipelines and for submitting recommendations to the Minister, within 120 days of the last publication of notice, on whether permits should be issued in respect of such applications, and on what terms and conditions should be included in the permits in relation to safety and the impact of the pipeline on the environment.

During the year, one application for a commodity pipeline permit was received. The Agency submitted recommendations to the Minister of Transport for two applications for permits to construct and operate minor

commodity pipelines (one for an application received in 1989). Two permits were issued by the Minister.

MONITORING AND ANALYSIS

For each year from 1988 to 1991, the Agency must conduct annual reviews on the operation of the new *National Transportation Act, 1987*, the amended *Railway Act*, the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, the *Motor Vehicle Transport Act*, and all other Acts of Parliament pertaining to the regulation of transportation for which the Minister of Transport is responsible. The Industry Monitoring and Analysis Directorate was established to undertake these reviews.

In the annual reviews, the Branch must take into account the overall policy objectives of the Agency, and address, on a national and regional basis, the following:

- changes in tariffs of carriers;
- changes in the level of service provided by carriers to shippers and travellers;
- changes in the structure and performance of the transport industry, including the number of carriers that have commenced or ceased to carry on business;
- changes in employment levels in the transportation industry;
- the time required to deal with any application, complaint or other matter referred to the Agency under any Act of Parliament;
- the effects of sections 134-142 of the *National Transportation Act, 1987* regarding competitive line rates on the revenues, financial viability, capital investments and service levels of railway companies; and
- such other matters as the Minister may refer to the Agency.

Annual Reviews

In 1990, the Branch produced the Agency's second Annual Review covering the year 1989.

To conduct this review the Branch met with representatives of numerous corporations, associations, industry groups and government

departments. The latest transportation information, originating from both government and industry, was studied together with the results of an extensive survey program.

For the third review year, the Branch expanded its surveys of shippers, freight forwarders, shipping conferences, air travellers, travel agents, and northern communities. The accompanying interview program again included over 130 motor carriers, as well as provincial, regional and national trucking associations, provincial licensing boards and transportation ministries, tariff boards, and owner/operator associations.

During trips to the north, staff consulted with northern shippers using resupply services in the Athabasca and Mackenzie systems, the carriers offering these services, and a sample of northern air carriers, users, and the community.

FIELD INVESTIGATIONS

The Branch is responsible for administering a three-part program designed to encourage voluntary compliance, by transportation companies, with the *National Transportation Act, 1987*. The program is delivered through six Field Offices which are located in Moncton, Montreal, Toronto, Thunder Bay, Whitehorse and Vancouver. Staff in the Field Offices are supported by a small headquarters unit located in the National Capital Region.

The program itself consists of three elements. These are:

- The Periodic Carrier Inspection Program (PCIP),
- The Targeted Investigations Program (TIP), and
- Special Field Projects (SFP).

The periodic carrier inspection program is a risk-based inspection system designed to ensure that the operations of all carriers, licensed by the Agency, are periodically reviewed by a Field Investigator. The frequency of inspection is determined by the number of carriers to be inspected, the risk factor attributed to each company and the resources available, both human and financial. The schedule of inspections is established by Headquarters in consultation with the Field Investigators.

PCIP focuses on Canadian-based air carriers, northern marine resupply and pipeline operators. The

inspections themselves concentrate on infractions of the *National Transportation Act, 1987* and the *Air Transportation Regulations*. There is special emphasis on insurance irregularities and the possession of valid Transport Canada Operating Certificates. It is anticipated that this program will be expanded to include enforcement of the regulations concerning the transportation of persons with disabilities once they are proclaimed.

The targeted investigations program focuses on carriers that are suspected of operating illegally. Targeted investigations are usually initiated as a result of information received, or the observations of Field Investigators while conducting periodic inspections. Most targeted investigations deal with either unlicensed carriers operating a publicly available air service, or licensed carriers who are not respecting the terms and conditions of their licences. In either case, the public is being placed at risk since there is a very high probability that the carrier's insurance, if it exists at all, would not be valid in the case of an accident. Such illegal activities also place the licensed carrier, who is operating within the confines of the law, at an economic disadvantage over his illegal competitor.

Where the allegations of wrong-doing are determined to be well-founded, the matter will normally be handed over to the R.C.M.P. for prosecution.

Special field projects include an educational role vis-à-vis the public, and with other law enforcement organizations such as the R.C.M.P., Canada Customs and certain provincial agencies such as ministries of natural resources. Included in this program element are the various non-enforcement tasks that field staff are called upon to perform from time to time, including: assisting with the annual survey, tracing non-operating or apparently non-operating carriers, and delivering legal letters and notices.

The Branch continues to work closely with Transport Canada and the R.C.M.P. on investigations pursuant to Parts II and V of the *National Transportation Act, 1987* and related regulations. A close working relationship also exists with Revenue Canada (Customs and Excise) on matters involving the transborder movement of aircraft. Memoranda of Understanding on Enforcement between the NTA and Transport Canada, and the NTA and the R.C.M.P. have been ratified to ensure coordinated efforts.

The present enforcement program was implemented on April 1, 1990. The following data therefore covers the period from April 1 to December 31, 1990:

PCIP

Periodic Inspections completed	196
Infractions Identified	81

TIP

Targeted Investigations completed	110
Infractions identified	81

SFP

General Inquiries	3,902
Seminars/Briefings	7

INTERNATIONAL AIR AGREEMENTS

In support of bilateral air negotiations, the Branch studies, evaluates and makes recommendations regarding international air services operations; maintains and develops an automated information retrieval system on bilateral air agreements; participates with other government departments in the negotiation of bilateral air agreements with foreign governments; arranges for the implementation and administration of air agreements in accordance with the Agency's responsibilities as the Canadian economic regulatory aeronautical authority under the agreements and Canadian law; consults with foreign economic regulatory aeronautical authorities on international services; and represents, from a regulatory perspective, Canadian interests at international civil aviation meetings.

In 1990, the Branch engaged in a variety of activities related to international air matters. The Branch provided support for the Agency in the discharge of its responsibilities as Canada's aeronautical authority under bilateral air transport agreements and as Canada's transportation economic regulator under the *Air Transportation Regulations*. This entailed assessments of a number of specific commercial arrangements of airlines such as: code-sharing, blocking space, wet leasing, and revenue sharing and capacity. As well, the Branch engaged in various other activities aimed at ensuring the smooth implementation and administration of the agreements, including the exchange of statistics, and matters relating to airline representatives, taxation, customs, sales, and transfer of funds. It also represented the Agency in bilateral consultations with eight countries, namely: Jordan, Egypt, Brazil, Argentina, Italy, New Zealand, the United Kingdom and the United States.

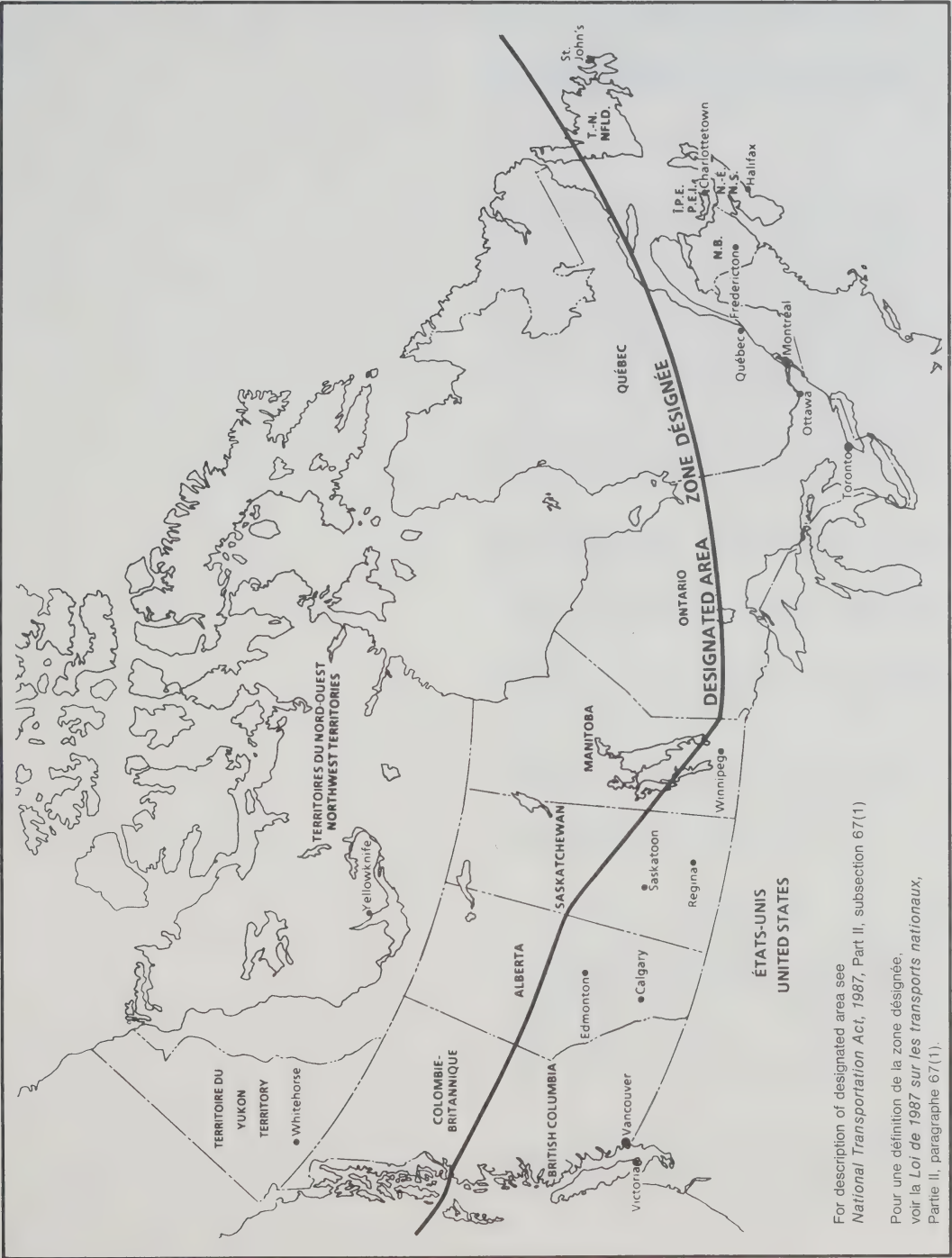
The Branch provided advice to Transport Canada on the development of policies for wet leasing, code-sharing, ownership of foreign airlines, and licence

renewal of Regional, Local and Commuter transborder carrier licences. It also provided advice regarding such matters as the impact of the GST on air transport agreements; the impact of GATT multilateral trade in services initiatives; and protocols and conventions regarding airline limits of liability. As part of an interdepartmental working group chaired by Transport Canada, the Branch participated in the development of a policy and regulations on computer reservation systems. Advice was also provided, within the Agency, regarding licensing and related enforcement matters.

The Branch works closely with foreign regulatory authorities to facilitate charter operations and to harmonize the application of charter rules. In 1990, this work included the administration of the 1988 Canada-France charter arrangements, and attempts to eliminate Advance Booking Charter restrictions imposed by Venezuela and Jamaica. Following consultations with aeronautical authorities of the United Kingdom, a proposal was developed to harmonize Canada/United Kingdom charter rules.

The Branch continued to support Canada's participation in international bodies such as the Council and the Air Transport Committee of the International Civil Aviation Organization (ICAO). Branch staff participated in the September 1990 meeting of the air transport group of the multilateral negotiations on trade in services; in the 28th ICAO Assembly held in Montreal in October 1990; and in a Canada/U.S. government/industry conference on facilitation matters in November 1990. In addition, Branch staff organized the work of and chaired two interdepartmental Committees involved in ICAO-related activities: the National Facilitation Committee, and the Committee for ICAO International Air Law Activities.

MAP OF DESIGNATED AREA



For description of designated area see
National Transportation Act, 1987, Part II, subsection 67(1)

Pour une définition de la zone désignée,
voir la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*,
Partie II, paragraphe 67(1).

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH

The Transportation Subsidies Branch administers federal programs which relate to statutory rates, the payment of subsidies for rail transportation services, the monitoring of rail costs and the rationalization of Canada's rail network. The Branch audits railway accounts and financial records to determine the costs for moving western grain, losses incurred in the operation of uneconomic services, charges for services to VIA Rail Canada, and railway investment and expenditure levels for western grain transportation.

Authority to conduct these activities is found in the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Act*, and the *Western Grain Transportation Act*.

During 1990, the Branch developed subsidy determinations of \$687.8 million as summarized below.

- \$645.2 million in assistance payments lowered western grain transportation rail costs for Canadian producers.
- \$35 million was paid for losses incurred on branch lines operated by the railways as an imposed public duty.
- \$1.8 million subsidized the transportation of eastern movements of grain and flour for export.
- \$5.8 million was paid for losses incurred by non-VIA passenger train services.

Other undertakings are described below:

- CN was permitted to abandon 232.7 miles or 1.2 per cent of its rail network. CP abandoned 428 miles or 3.2 per cent of its system in 1990. Additionally, 92 miles of line abandoned in western Canada were not subject to the four per cent rule. Legislation limits total rail line abandonment to four per cent of a railway's total route mileage in any year.
- The 1990/91 annual rate scale for western grain transportation was issued in April, 1990. The 1990 canola rate scale was issued in January.

The *Western Grain Transportation Act* requires that the Agency conduct Western Grain Costing Reviews every four years to determine the cost of moving grain by rail. In March 1990, the Agency completed the most recent four year review and reported to the Minister on the 1988 base year determination.

The Branch consists of four directorates: Program Management and Coordination, Rail Rationalization, Rates and Payments and Audit Services.

Rail Rationalization

Rail Line Abandonments

The *National Transportation Act, 1987* authorizes the Agency to render decisions on railway applications to abandon railway lines, or any portion thereof. Before reaching a decision, the Agency considers a wide range of factors influencing the line. These include current and future economic potential, shipper requirements for transportation services, railway cost management and the reduction of federal subsidies.

The abandonment of railway lines can be a sensitive issue. The Agency recognizes the valuable role that consultation with interested parties plays in the effective management of this activity.

In 1990, CN had 812 miles of its rail network before the Agency for abandonment consideration, of which 803 miles were subject to the four per cent rule. This represented 4.1 per cent of trackage. The Agency authorized abandonment of 232.7 miles or 1.2 per cent of its network in 1990 and 185 miles or one per cent was ordered retained. An additional 222.6 miles or 1.2 per cent is scheduled for abandonment in 1991. One application representing 36 miles or 0.2 per cent was dismissed. Nine cases, representing 1.6 per cent or 306 miles, will be completed in 1991.

The Agency made decisions regarding 523 miles or four per cent of CP's rail network in 1990. Of this, 431 miles or 3.3 per cent were subject to the four per cent rule, and the other 92 miles were previously protected lines not subject to the four per cent rule. It ordered 520 miles or 3.9 per cent abandoned effective in 1990. The remaining three miles or 0.1 per cent was ordered retained. Five applications, representing 141 miles or 1.1 per cent of CP's total trackage, will be carried forward for completion in 1991. Also, 10 miles of previously protected lines not subject to the four per cent rule will be carried forward for completion in 1991.

In addition, the Agency considered one U.S. carrier's abandonment application in 1990. The application,

from CSX Transportation Inc. to abandon seven miles of trackage, was granted.

Conveyances

In 1990, the Agency received five applications for conveyance of trackage. The Guelph Junction Railway Company applied to convey its Goderich Subdivision to the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company. CN applied to convey portions of its Massena subdivision to Conrail. CSX Transportation Inc. made application to convey two portions of its subdivision No. 1 to CN. CN applied to convey portions of its Taschereau, Kapuskasing, and Pagwa subdivisions to Ontario Northland Transportation. The Calgary and Edmonton Railway Company and CP made application to sell a portion of the Lacombe subdivision and the entire Coronation subdivision to Central Western Railway.

Of the five applications, three have been approved and two, the cases involving Ontario Northland and Central Western Railway, will be completed in early 1991.

The Ontario Mid-Western Railway Company submitted an offer to purchase CN's Owen Sound Subdivision. Negotiations between CN and Ontario Mid-Western commenced in 1990, and will continue into 1991.

Other Matters

The Branch dealt with nine new requests for determination of the status of railway lines as branch lines, spurs, sidings or other types of track. Three determinations were made. In addition, four out of five requests for track determinations, carried forward from 1989, were dealt with.

In 1990, the Agency also received 69 applications for railway station removals, of which 11 were processed. Two applications carried forward from 1989 were also completed.

Western Grain Rates and Payments

The Agency's annual rate scales set the total rail transportation charges for the movement of grain from individual prairie shipping points to Canadian export ports. For each point, the total rate is divided to establish the rate the railways charge producers, and the rate to be paid through Government of Canada subsidies. The *Western Grain Transportation Act* stipulates how these rate scales are to be calculated, and how the railways are to be compensated.

The Agency issued the annual rate scale for crop year 1990/91 in the spring of 1990. The 1990/91 rate scale was developed by indexing the 1988 base year costs using a composite price index and a tonnage forecast provided by the Grain Transportation Agency. This index reflects the year-to-year increase in all railway costs, including labour, fuel, material and capital costs. Industry participants were given an opportunity to discuss the 1990/91 rate scale consultation report early in 1990.

In 1990, WGTA subsidy payments to CN, CP, BC Rail, Central Western Railway and the Southern Rails Cooperative lowered the costs to producers of transporting western grain by \$645.2 million for 1990. These payments required the processing of some 350,000 claimed rail car movements, through computerized edit programs and database systems, and extensive field validation. The Branch also monitors the CN and CP waybill systems.

In June 1990, the Branch became responsible for determining payments to Southern Rails Cooperative Limited, under an agreement with Transport Canada, to cover rail movements from December 18, 1989 to July 31, 1991. Payments totalled \$262,407 during 1990.

In addition, the Agency issued the shipper share limitation adjustment which protects shippers in years of low grain prices, and reported to the Minister of Transport on the CN adjustment.

The Agency issued an order designating the grain dependent branch lines for the crop year 1990-91.

WGTA 1990 Costing Review

Every four years the Agency must conduct a costing review to determine the cost of moving western grain, by rail, to Vancouver, Prince Rupert, Thunder Bay and Churchill. The 1990 costing review determined costs for the year 1988, the most recent calendar year for which appropriate costing information was available.

The Agency's 1990 costing review determined the volume-related variable costs for the rail movement of grain, as well as the line-related variable costs for grain dependent branch lines. The Agency also made recommendations to the Minister on the level of contribution to constant costs and the appropriateness of factors used to determine the CN adjustment. Together, the volume-related costs (including the contribution to constant costs) and the line-related costs are known as the base year costs.

The Agency's determination for the 1988 base year costs reflected disallowances in railway costs which lowered the total eligible costs by over \$120 million. The Agency issued five decisions during the course of the costing review. Issues covered by these decisions were: known and measurable, non-recurring costs; net-to-gross ratios; reduced crew costs; and cost of capital (over-accrual of deferred taxes and extraordinary gains, work capital and the risk of moving grain). In addition, significant disallowances were generated through the Agency's unit cost and service unit determinations.

The Agency's determination of the 1988 base year costs is used to establish annual rate scales for the next four crop years. The annual rate scales for crop years 1990/91 through 1993/94 are developed by indexing the base year costs using composite price indices. These rates determine the costs paid by western agricultural producers to ship grain by rail and lay the basis for Government of Canada transportation subsidy payments to the railways.

WGTA Productivity Cost Decision

During the course of the 1990 Costing Review, the Agency issued a landmark decision which significantly altered the method for calculating base year costs during quadrennial costing reviews. This decision, commonly referred to as the productivity decision, removed measurable costs (known not to recur in the forthcoming crop years) from the base year calculation. The railways do not incur these costs, and will no longer be compensated for them.

A subsequent Agency decision identified these costs as amounting to \$18.5 million for the 1988 base year. The Agency's decision estimated that the railways had received benefits of some \$227 million because such costs were included in the 1984 base year cost calculation.

The Federal Court of Appeal heard the appeals from the Agency decision by CN and CP in March 1990. The Court's ruling was unanimous in rejecting the arguments of the railways and upholding the Agency's decision.

Western Grain Investment and Expenditure Monitoring

The *Western Grain Transportation Act* requires the Agency to monitor and audit railway maintenance expenditures on grain dependent branch lines and grain-related investment in railway equipment and

plant, to help "ensure an adequate, reliable and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain". Annual reportings are provided to the Minister of Transport.

For 1990, the objective has been to enhance the coverage of this program and provide more comprehensive and involved reporting on activities. This initiative has resulted in more detailed reporting of railway information, expanded Agency coverage of producer meetings and a more intensive approach to auditing and surveillance.

In 1990, the Agency reported to the Minister on the verification of the railways' statements of investment for 1989 and the assessment of general investment plans for 1990 and 1991. The Agency also reported on the 1988 maintenance expenditure on grain dependent branch lines.

Based on the Agency's reports, the Minister may apply a holdback on payments to the railways when expenditures have been inadequate. Once the Minister is satisfied expenditures are adequate, the railways can be reimbursed the amount of any holdback.

In the early eighties, Canada's grain transportation system had deteriorated to a level where service was inadequate. The federal government responded with the *Western Grain Transportation Act, 1984* and the Branch Line Rehabilitation Program. The WGTA assured the railways of returns on export grain traffic. In return, the carriers undertook responsibility for a massive capital investment program in mainline rail infrastructure.

The Branch's western grain monitoring programs provide the Minister with strategic information on the status of Canada's rail networks. Investment and expenditure levels are audited and assessed, and plans for the future are analysed. The Agency's monitoring reports allow the Minister to take appropriate action to ensure service adequacy.

Branch Line and Passenger Train Service Payments

During 1990, the Agency made determinations totalling \$35 million for subsidy payments for the operation of uneconomic branch lines, and \$5.8 million for eligible passenger train services. Total payments in 1990 equalled \$40.8 million.

Final payments for years 1985-87 for the Quebec North Shore and Labrador Railway were issued. As well, CN 1985-87 and CP 1987 branch line final payments were made in 1990.

Charges to VIA Rail Canada

The Minister of Transport has directed the Agency to perform annual investigations of costs incurred by CP and CN, for services rendered for VIA Rail Canada's operation of passenger-train services in Canada. The Agency determines approved costs to be used by Transport Canada to establish settlement invoice levels in accordance with the VIA/CN and VIA/CP Operating Agreements.

During 1990 the Agency made the final settlement invoice determinations for the years 1985 through 1988. The Agency settlement invoice determinations were developed in accordance with the *Railway Costing Regulations* and the results of the VIA Rail Costing Review. Reports providing settlement invoice determinations were sent to the Minister of Transport.

These final determinations effectively eliminated the settlement invoice backlog caused by the VIA Rail Costing Review.

Other Achievements

- The Agency issued the 1990 rate scale, providing minimum compensatory freight rates for the rail transportation of canola products. The authority for this activity is provided by Order-in-Council and the *National Transportation Act, 1987*.
- The Agency has decided to use indexation to develop rental rates for the January 1991 issuance of Schedule "A" Directives. These Directives are used to determine compensation for construction or maintenance of rail infrastructure projects for work carried out under an Order of the Agency. The Branch will undertake a comprehensive review of individual rates and outstanding methodological issues.
- During 1990 the Agency finalized Eastern Rates payments for the year 1989.

TABLE 1

PAYMENTS, 1990
WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

In Respect of	Canadian National Railway Company \$	Canadian Pacific Limited \$	BC Rail Limited \$	Central Western Railway \$	Southern Rails Cooperative Limited \$	Total \$
December 1989 ⁽¹⁾	27,170,824.85	23,084,569.53	213,930.90	120,682.29	25,862.63	50,615,870.20
January 1990	28,758,501.91	21,213,357.68	342,749.20	117,750.10	29,485.86	50,461,844.75
February	25,573,842.28	19,266,563.20	197,868.10	203,651.27	17,514.50	45,259,439.35
March	29,314,625.80	24,405,671.78	375,827.71	178,806.26	3,333.06	54,278,264.61
April ⁽²⁾	31,000,851.07	30,693,584.69	269,246.97	133,342.45	25,322.35	62,122,347.53
May	37,122,198.43	36,701,208.48	194,016.36	194,502.28	25,465.17	74,237,390.72
June	31,496,856.41	31,518,978.13	199,095.34	143,022.24	18,736.84	63,376,688.96
July ⁽³⁾	30,868,467.36	24,044,685.19	302,475.25	193,530.27	20,891.96	55,430,050.03
August	22,126,618.96	17,411,177.79	183,141.38	53,108.07	16,676.41	39,790,722.61
September	19,516,345.63	17,794,480.02	13,609.64	80,363.87	19,375.60	37,424,174.76
October	24,564,818.16	23,794,783.39	229,859.92	91,973.35	40,613.07	48,722,047.89
November	28,187,363.32	34,959,316.66	189,883.65	95,762.31	19,130.42	63,451,456.36
Total	335,701,314.18	304,888,376.54	2,711,704.42	1,606,494.76	262,407.87	645,170,297.77

⁽¹⁾ Payments for Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited in respect of December 1989 were paid in conjunction with payments in respect of January, February and March 1990 in accordance with *Railway Companies' Payments Regulations*.

⁽²⁾ April 1990 includes Central Western Railway final instalment payment in respect of the 1988/89 crop year ending July 31, 1989.

⁽³⁾ July 1990 includes Canadian National Railway Company, Canadian Pacific Limited and BC Rail Limited final instalment payments in respect of the 1989/90 crop year ending July 31, 1990.

TABLE 2

**PAYMENTS IN RESPECT OF 1989, PAID TO DECEMBER 31, 1990
RAILWAY ACT AND NATIONAL TRANSPORTATION ACT, 1987**

Payment Type	Total \$
<i>Railway Act</i>	
Section 270 (Passenger Train Services)	6,049,669
Section 281 (Eastern Rates Movements)	18,758,839
Sub-Total	24,808,508
<i>National Transportation Act, 1987</i>	
Section 178 (Branch Lines)	20,538,790
Sub-Total	20,538,790
TOTAL	45,347,298

TABLE 3

ORDERS AND DECISIONS, 1990 BRANCH LINE ABANDONMENT

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
Nova Scotia				
CP Kentville ¹	Kentville-Annapolis Royal 4.60-58.4	53.8	1990-R-82 90/02/27	Ordered abandoned March 27, 1990.
CP Yarmouth ¹	Annapolis Royal-Yarmouth 0.00-86.60	86.60	1990-R-82 90/02/27	Ordered abandoned March 27, 1990.
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool 42.25-109.07	66.82	172-R-1990 90/03/29	Ordered abandoned March 29, 1991.
	Lunenburg Spur Blue Rocks Spur Yarmouth Spur Liverpool Town Spur	10.20	172-R-1990 90/03/29	Ordered abandoned April 28, 1990.
Quebec				
CN Chapais	Franquet-Chapais 72.06-169.40	97.34	45-R-1990 90/01/31	Ordered continued.
Ontario				
CN Burford Spur	Brantford-North Burford 3.35-11.00	7.65	1990-R-484 90/09/06	Ordered continued.
CN Taschereau	La Sarre-Cochrane 99.00-181.42	82.42	486-R-1990 90/09/17	Ordered abandoned September 17, 1991.
CN Meaford	Barrie-Collingwood 1.09-31.40 Incl. Penetang Spur 0.00-2.00 Incl. Pretty River Spur 0.00-0.92	33.23	1990-R-521 90/09/20	Ordered continued.
CN Marmora	Picton-Trenton 0.05-30.15 Incl. Bethlehem Spur 0.00-4.23 Lake Ontario Cement Lead 0.00-1.34	35.67	1990-R-579 90/10/17	Dismissed.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CN Uxbridge ²	Lindsay-Stouffville 0.00-38.88 Incl. Campbellford Spur 85.18-86.28 Haliburton Spur 0.00-0.53 Lindsay River Branch 0.00-3.20 Lindsay Industrial Spur 0.00-2.50	46.21	1990-R-588 90/10/18	Order 1990-R-588 varied by letter decision dated December 28, 1990. Abandonment to be effective April 1, 1991.
CN Uxbridge ²	Mileage 38.88-Stouffville	1.43	1990-R-588 90/10/18	Ordered continued.
Manitoba				
CP Lac du Bonnet	Molson-Lac du Bonnet 43.6-65.7	22.1	1990-R-125 90/04/10	Ordered abandoned May 10, 1990.
Saskatchewan				
CP Coronation	Major-Compeer 22.9-43.1	20.2	1990-R-129 90/04/10	Ordered abandoned May 10, 1990.
CP Empress	Leader-Empress 89.9-111.0	22.1	1990-R-127 90/04/10	Ordered abandoned May 10, 1990.
CP Kisbey	Arcola-Stoughton 0.5-23.3	22.8	1990-R-126 90/04/10	Ordered abandoned May 10, 1990.
CN Preeceville	Preeceville-Kelvington 72.73-112.87	40.14	1990-R-328 90/06/28	Ordered abandoned July 28, 1990.
CN Central Butte	Moose Jaw Jct-Mawer 39.37-85.00	45.63	1990-R-122 90/04/04	Ordered continued.
Alberta				
CP Stirling	Manyberries-Orion 0.0-6.0	6.0	1990-R-128 90/04/10	Ordered abandoned May 10, 1990.
British Columbia				
CN Cowichan	Victoria-Victoria 0.00-1.90 Incl. Saanich Spur	1.90 1.37	1990-R-37 90/01/29	Ordered abandoned February 28, 1990.
CP Princeton	Penticton-Spences Bridge 0.0-177.8 Incl. Okanagan Falls Spur 0.5-12.8	190.1	1990-R-318 90/06/21	Ordered abandoned July 21, 1990.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CP Boundary ³	Robson West-Grand Forks 30.7-92.6 Grand Forks-Midway 93.85-126.6 Incl. Carmi Spur	97.05	484-R-1990 90/09/10	Ordered abandoned December 10, 1990.
CP Boundary ³	Grand Forks Segment 92.60-93.85 Incl. Carson Spur	3.25	484-R-1990 90/09/10	Ordered continued.

^{1, 2, & 3} Included in one application.

TABLE 4
**BRANCH LINE ABANDONMENT
APPLICATIONS ON HAND, DECEMBER 31, 1990**

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
Nova Scotia			
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh- Liverpool 42.25-109.07	66.82	Ordered abandoned March 29, 1991.
New Brunswick			
CP Edmundston	CP Junction-Edmundston 55.6-56.1	0.5	Application received June 6, 1990.
CP Edmundston/ Shogomoc	Aroostook-Grand Falls 0.0-20.4 Aroostook 104.6-105.8	20.4 1.2	Application received June 6, 1990.
CP Shogomoc	McAdam-Woodstock 0.0-51.5	51.5	Application received June 6, 1990.
CP Shogomoc	Woodstock-Newburg 51.5-54.2	2.7	Abandonment stayed.
CP Shogomoc/ Gibson	Newburg-Upper Kent 54.2-88.5 Newburg-Southampton 0.0-22.0	34.3 22.0	Application received June 6, 1990.
CP Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88.5-104.6	16.1	Abandonment stayed.
CP Tobique	Perth Junction-Plaster Rock 0.0-27.5	27.5	Abandonment stayed.
Quebec			
CN Chandler	Ste-Adélaïde-Gaspé 48.10-104.23	56.13	Notice of reconsideration issued December 5, 1989. Proceedings adjourned September 17, 1990 and resumed November 17, 1990.
CN Chapais	Franquet-Chapais 72.06-169.40	97.34	Ordered continued.

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
CN Granby	Clough-Marieville 15.57-38.70	23.13	Notice of Reconsideration issued July 9, 1990. Notice of mileage amendment issued September 28, 1990.
CN Montmagny	Harlaka-St-Romuald 111.35-120.40	9.05	Application received January 3, 1990. Proceedings adjourned September 17, 1990 and resumed November 17, 1990.
CP St-Gabriel	Joliette-St-Félix 7.1-17.8	10.7	Application received July 3, 1990.
CN St-Raymond	Hedley-Jackson's 2.62-36.50	33.88	Notice of Reconsideration issued July 17, 1990.
CN Sorel	Tracy-Sorel 45.50-47.16 Nicolet-St-Grégoire 77.00-84.20 Incl. Bécancour Spur 0.00-0.30	9.16	Reconsideration deferred.
CP Waltham	Wamo-Wyman 1.0-34.0 Incl. Hilton Mines Spur 0.00-4.7	37.7	Application received September 11, 1990.
Ontario			
CN Burford	Brantford-North Burford Spur 3.35-11.00	7.65	Ordered continued. To be reconsidered within three years.
CSX No. 1	Harrow-Arner 21.00-27.68	6.68	Application received June 21, 1990.
CN Kincardine ¹	Listowel 0.00-1.41	1.41	Notice of Reconsideration issued July 31, 1990.
CN Kincardine	Listowel-Wingham 1.41-30.34	28.93	Notice of Reconsideration issued July 31, 1990.
CN Meaford	Barrie-Collingwood 1.09-31.40 Incl. Penetang Spur 0.00-2.00 Incl. Pretty River Spur 0.00-0.92	33.23	Ordered continued. To be reconsidered within three years.
CN Newton ¹	Stratford-Palmerston 1.17-36.62	35.45	Notice of Reconsideration issued July 31, 1990.
CN Owen Sound ¹	Palmerston-Owen Sound 0.00-71.43	71.43	Notice of Reconsideration issued July 31, 1990.

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
CN Renfrew	Nepean-Amprior 0.00-27.20	27.20	Ordered abandoned either December 31, 1991, or 30 days after such earlier date as shall be advised jointly by BASF Fibres Inc. and CN as mutually acceptable to them.
CN Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13.00-34.05	21.05	Notice of Reconsideration issued November 30, 1989. Proceedings adjourned September 17, 1990 and resumed November 17, 1990.
CN Taschereau	La Sarre-Cochrane 99.00-181.42	82.42	Ordered abandoned September 17, 1991.
CN Uxbridge	Lindsay-Mileage 38.88 0.00-38.88 Incl. Campbellford Spur 85.18-86.28 Incl. Haliburton Spur 0.00-0.53 Incl. Lindsay River Branch 0.00-3.20 Incl. Lindsay Industrial Spur 0.00-2.50	46.21	Order 1990-R-588 varied by letter decision dated December 28, 1990. Abandonment to be effective April 1, 1991.
CN Uxbridge	Mileage 38.88-Stouffville 38.88-40.31	1.43	Ordered continued. To be reconsidered within three years.
Manitoba			
CN Neepawa	Neepawa-Rosburn Junction 33.60-37.79	4.19	Abandonment authorized contingent upon construction of connection.
CN Rosburn	Rosburn Junction-Bethany 0.00-11.90	11.90	Abandonment authorized contingent upon construction of connection.
Saskatchewan			
CN Central Butte	Moose Jaw Junction-Mawer 39.37-85.00	45.63	Ordered continued. To be reconsidered after year 2000.
CP White Fox	Meath Park-Sharpe 63.6-73.4	9.8	Application received December 31, 1990.
British Columbia			
CP Boundary	Grand Forks 92.6-93.85 Incl. Carson Spur	1.25 2.0	Ordered continued. To be reconsidered within three years.

¹ Included in one application

LEGAL SERVICES

The Branch provides legal advice to the Chairman, Members, and NTA staff.

Legal Services is involved in all cases before the Agency. In 1990, the Branch actively participated in significant hearings relating to rail line conveyance and connections, air licence applications in the north, and various special projects.

The legal work of the Agency is varied. Staff counsel provide advice in the interpretation and application of all statutes and regulations affecting the Agency's activities, and on the Agency's powers and jurisdiction. They recommend actions and advice on the legal aspects of Agency decisions. Counsel assist Members and staff to evaluate and analyse applications, complaints and interventions made to the Agency. Counsel represent the Agency at public hearings and ensure that they are conducted properly. In addition, counsel represent the Agency in cases of appeals to its decisions with respect to jurisdictional matters before the Federal Court of Canada and the Supreme Court of Canada.

In addition, counsel prepare legal opinions, give legal advice, review, revise or draft documents, act as counsel on ongoing cases, and participate in special projects.

CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

CASES DISCONTINUED IN 1990

Algoma Central Railway v. NTA et al.

Federal Court of Appeal
File: A-229-89

By Notice of motion, Algoma Central Railway sought leave to appeal Agency Decision No. 34-R-1989 dated January 20, 1989, which refused to approve a proposed agreement for the conveyance of the rail division of Algoma Central Railway to Algoma Central Railway Inc. The application for leave to appeal was granted by the Court on April 14, 1989.

The Agency counsel filed Notice of intention to participate in the argument of the appeal on May 10, 1989. This matter remained in abeyance pending the outcome of a second notice made on June 29, 1989 by Algoma Central Railway before the Agency pursuant to section 158 of the *NTA, 1987*. This latter matter was disposed of by the Agency on December 28, 1989, whereby the Agency did not approve the conveyance for transfer.

On January 23, 1990, Algoma Central Railway filed a Notice of discontinuance in the Federal Court of Appeal.

CASES DECIDED IN 1990

Her Majesty's Attorney General for Newfoundland v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 89-A-331

On October 26, 1989, Her Majesty's Attorney General for Newfoundland filed an application for leave to appeal Agency Decision No. 509-R-1989, dated October 3, 1989 to hold a public hearing into the question of how term 32(2) of the Terms of Union is to be applied.

This decision was made with respect to a complaint made by Atlantic Container Express Inc. to the Agency which claimed that certain rates to Newfoundland are not in accordance with the Terms of Union.

Newfoundland claimed that the Agency had no jurisdiction to hold the hearing.

The application for leave to appeal was dismissed by the Court on January 12, 1990.

Canadian National Railway Co. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: A-353-89

By Notice of motion dated September 16, 1988, CN sought leave to appeal Agency Decision No. 269-R-1988, dated August 17, 1988 which found that the Domtar facility at Donnacona, Québec was reasonably close to the CN/CP interchange at Allenby, Québec and should be deemed to be within the interswitching limits pursuant to section 152 of the *NTA, 1987*.

CN's application was based on the following issues of law and jurisdiction:

- The Agency did not have any evidence to support its conclusion.
- There was a breach of the rules of natural justice in that staff conducted a private meeting and had conversations with Domtar without giving CN an opportunity to comment.
- The Agency erred in interpreting subsection 152(3) of the *NTA, 1987* by computing distance on a radial basis rather than the track distance.
- The Agency erred in finding the interchange to be reasonably close.

The Court granted leave to appeal on July 4, 1989.

On March 12, 1990, the Court set aside the Agency decision dated August 17, 1988, and returned the matter to the Agency for redetermination.

Canadian Pacific Limited v. NTA Canadian National Railway Co. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: A-78-90

CP and CN filed separate applications for leave to appeal Agency Decision No. 570-R-1989, dated November 15, 1989.

This decision ordered the railway companies to file a submission on productivity savings for Agency consideration in the calculation of 1988 base year costs as required by section 38 of the *Western Grain Transportation Act*.

Both applicants claimed that the Agency erred in law and exceeded its jurisdiction by misinterpreting subsection 38(1) and paragraph 28(2)(a) of the *Western Grain Transportation Act*, in particular the effect to be given to the term "that will meet future requirements for the movement of grain".

The two motions for leave to appeal were dealt with together by the Court, and granted on January 30, 1990.

On March 15, 1990, the Court dismissed the appeals without costs.

Briefly, the Court held that since the "process in issue has no purpose but to provide an input for the fixing of future rates, it seems entirely reasonable that Parliament would require the Agency to consider whether costs incurred in the past were not only properly incurred then but were also incurred for a purpose that will meet future requirements".

Canadian Pacific Limited v. CTC and CSP Foods Ltd. et al.

Federal Court of Appeal
File: A-1099-87

On October 28, 1987, CP was granted leave to appeal Railway Transport Committee (RTC) Order No. R-39414 dated May 28, 1986, which ordered new tolls for the movements of rapeseed oil and meal from Thunder Bay to Drummondville.

As grounds for appeal, CP submitted that the RTC exceeded its jurisdiction in ordering the filing of joint rates, and questioned the interpretation the RTC has consistently placed on Order-in-Council P.C. 1976-894 dated April 13, 1976 and the validity of the Order in Council itself.

The Court dismissed CP's appeal on June 13, 1990. The Court held that the Order in Council was valid and had not been misconstrued by the RTC in respect of the matters put in issue in the appeal.

Minister of Transportation and Public Works of Prince Edward Island v. CN and NTA

Federal Court of Appeal
File: A-218-90

The Federal Court of Appeal dismissed an appeal by the Minister of Transportation and Public Works of Prince Edward Island (Appellant) against Agency Decision No. 348-R-1989 and Order No. 1989-R-180 issued on July 12, 1989, which resulted in the abandonment of eight railway lines, seven of which constitute the entire railway system serving Prince Edward Island, and one line in New Brunswick which connects the main CN Rail line from Québec to Halifax with Cape Tormentine (the New Brunswick car ferry terminal) to Borden, Prince Edward Island.

As grounds for appeal, the Appellant alleged that the Terms of Union by which Prince Edward Island entered Confederation obliged Canada to operate the Prince Edward Island railway, and in allowing the abandonment pursuant to the *National Transportation Act, 1987*, the Agency has exceeded its jurisdiction.

On June 20, 1990, the Court decided that the Agency's Decision and Order were not contrary to the Prince Edward Island Terms of Union. Briefly, the Court held that the Terms of Union do not require Canada to operate the railway in Prince Edward Island, or to maintain and operate a rail link between the island and the mainland. It only requires Canada to "clearly provide a ferry service with the effect but not the obligation of communicating with the federal railway system".

Canadian Pacific Limited v. NTA and Alberta Gas Chemicals Ltd.

Supreme Court of Canada
File: 21742

On December 21, 1989, CP filed an application for leave to appeal the Federal Court of Appeal judgment pronounced on October 25, 1989 which dismissed CP's appeal against Agency Decision No. 507-R-1989 dated October 2, 1989 which established a competitive line rate for the transportation of methanol from Medicine Hat, Alberta to the U.S. border.

The application was made on the following grounds:

1. The questions involved in the proposed appeal are of public importance that ought to be decided by the Supreme Court of Canada.

2. The Federal Court of Appeal erred in law in deciding that the *National Transportation Act, 1987* authorized the Agency to establish a competitive line rate when there is no competitive line.
3. The Federal Court of Appeal erred in law in its interpretation of the word "destination".

The application for leave to appeal was dismissed with costs on March 15, 1990.

CASES PENDING IN 1990

Canadian National Railway Co. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: A-221-89

CN, by Notice of motion dated September 1, 1988, sought leave to appeal Agency Decision No. 206-R-1988 dated August 2, 1988 concerning the rescission of certain Railway Transport Committee (RTC) orders applicable on special interswitching at Montreal East, Quebec; and Hamilton, North Bay and Toronto, Ontario.

CN's application is based on the following issues of law and jurisdiction:

- The Agency erred in concluding that, upon the coming into force of the *National Transportation Act, 1987*, and enactment of the *Railway Interswitching Regulations* as of January 1, 1988, these statutory instruments did not have the effect of superseding the non-compensatory rates prescribed pursuant to previous orders of the RTC.
- Alternatively, the Agency erred in concluding that the implementation of a compensatory level of rates for interswitching services were subject to the prior publication by the rail carrier of a tariff subject to at least 30 days prior notice before its effective date as contemplated by subsection 117(1), *NTA, 1987*.
- The application for leave to appeal raises important questions of law and jurisdiction with respect to the interpretation of the recently-enacted *National Transportation Act, 1987* and the consequent powers of the National Transportation Agency.

CN was granted leave to appeal on April 13, 1989.

ACE - Atlantic Container Express Inc. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: A-74-90

On October 11, 1989, ACE filed an application for leave to appeal Agency Decisions dated September 13 and October 3, 1989 in which the Agency ruled that ACE was not entitled to full disclosure of confidential information concerned with a complaint made by ACE pursuant to sections 35 and 113 of the *National Transportation Act, 1987*.

ACE had complained that certain rates to Newfoundland and the Maritimes were not in accordance with the Terms of Union and were not compensatory. ACE claims that in order for it to participate in the proceedings in a meaningful way, it must have access to all of the confidential information.

The motion for leave to appeal was granted on December 15, 1989.

Canadian Pacific Limited v. NTA and CSP Foods Ltd.

Federal Court of Appeal
File: A-193-90

On December 22, 1989, CP filed an application for leave to appeal Agency Decision No. 596-R-1989 dated November 24, 1989, which ordered CP to issue a tariff as requested in an application by CSP Foods Ltd.

CSP Foods Ltd.'s application to the Agency requested that the Agency order CP to publish rates for the movement of canola oil and meal from Altona and Harrowby, Manitoba and Nipawin, Saskatchewan to Winnipeg, Manitoba for furtherance to destinations in the United States.

The applicant's grounds for the application are that the Agency erred as a matter of law or of jurisdiction in finding that subsection 115(1) of the *National Transportation Act, 1987* requires the applicant to issue a tariff in respect of the transportation of traffic which is to move over a continuous route, portions of which are operated by two or more railway companies (through traffic), as contemplated by sections 129 to 133 of the *NTA, 1987*.

The motion for leave to appeal was granted on March 7, 1990.

Canadian National Railway Co. v. CTC and Town of Mount Royal

Federal Court of Appeal
File: A-1229-88

CN appealed CTC Railway Transport Committee (RTC) Order No. R-41370 dated December 7, 1987 relating to the apportionment of costs for the reconstruction and maintenance of the overhead bridge in the Town of Mount Royal.

CN's motion for leave to appeal was granted by the Court on December 9, 1988 only on the following question of law:

"Did the Committee err in its apportionment of the costs of the work either by taking into account irrelevant consideration, or by failing to take into account relevant consideration?"

McCain Foods Ltd. v. NTA and CP

Federal Court of Appeal
Files: A-101-90 - Shogomoc Subdivision -
NTA No. 1989-R-90
A-102-90 - Tobique Subdivision -
NTA No. 1989-R-91

McCain Foods Ltd. filed Notices of motion for leave to appeal Agency Orders Nos. 1989-R-90 and 1989-R-91 both dated May 12, 1989, which granted abandonment of the Shogomoc and Tobique Subdivisions. The applications for leave to appeal were granted by the Court January 15, 1990.

As grounds for appeal in both files, McCain Foods Ltd. alleged that the Agency erred in law

1. in failing to comply with subsection 165(1) of the *National Transportation Act, 1987* by not issuing the above-noted Order within six months of the application for abandonment;
2. in failing to give proper force and effect to a long-term lease between CP and the New Brunswick Railway Co. to operate the branch lines, which lease arises out of a specific statutory obligation to operate the trackage; and
3. that the Agency lost or exceeded any jurisdiction it might otherwise have had by a breach of the rules of fairness and of natural justice.

The case has yet to be heard.

Ville de Montréal v. NTA

Federal Court of Appeal
File: A-218-90

This is an appeal by the City of Montreal against Agency Letter-Decision dated November 16, 1989 regarding the overhead pass at CP's St-Luc freight station.

As grounds for appeal, the City of Montreal alleged that, in rendering the decision, the Agency erred in law in that it denied the applicant's right to properly intervene in the case contrary to the principles of natural justice.

Motion of appeal filed by the applicant on November 16, 1989 was granted by the Court on February 28, 1990.

Canadian Pacific Ltd. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 90-A-301

On January 29, 1990, CP filed an application for leave to appeal Agency Decision No. 650-R-1989 dated December 28, 1989 regarding CSP Foods Ltd.'s application for the establishment of competitive line rates for the movement of canola oil in shipper-supplied tank cars.

As grounds for appeal, CP alleged that in rendering its decision, the Agency erred in law and jurisdiction.

CP asked the Court that its application be held in abeyance pending the final outcome of an Agency non-compensatory rate matter directly related to the Agency's December 28, 1989 decision. This request was accepted by the Court on May 28, 1990.

Canadian National Railway Co. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: A-715-90

On February 27, 1990, CN filed an application for leave to appeal Agency Decision No. 45-R-1990 which dismissed CN's application for authority to abandon the operation of the Chapais Subdivision.

As grounds for appeal, CN submitted that, in rendering its decision, the Agency erred in law and exceeded its jurisdiction particularly regarding the Agency's determination of "actual losses" of the railway line to be abandoned, and its interpretation of "reasonable

probability of the line becoming economic in the foreseeable future".

Leave to appeal was granted by the Court on August 24, 1990.

Her Majesty the Queen in right of the Province of Nova Scotia v. CP

Federal Court of Appeal
File: 90-A-303

On March 28, 1990, the Province of Nova Scotia filed an application for leave to appeal Agency Order No. 1990-R-82, dated February 27, 1990, which reviewed, pursuant to section 41 of the *National Transportation Act, 1987*, Agency Order No. 1989-R-182, dated July 13, 1989, by changing the effective date of abandonment of a portion of the Kentville Subdivision from July 13, 1990 to March 27, 1990.

As grounds for appeal, the Province of Nova Scotia alleged that the Agency erred in law or exceeded its jurisdiction in varying the Order to advance the abandonment date of the branch line and that section 41 of the *NTA, 1987* was the incorrect section to apply and that the more appropriate section to use was subsection 172(2) of the Act.

On July 26, 1990 leave to appeal was granted by the Court.

Her Majesty the Queen in right of the Province of Nova Scotia v. CN

Federal Court of Appeal
File: 90-A-305

On April 27, 1990, the Province of Nova Scotia filed a Notice of motion for leave to appeal Agency Decision No. 172-R-1990, dated March 29, 1990, which approved the abandonment of a portion of the Chester Subdivision in the province of Nova Scotia.

As grounds for appeal, the applicant alleged that the Agency erred in law in its interpretation of the economic test delineated in section 164 of the *National Transportation Act, 1987*.

On November 16, 1990, the Court granted leave to appeal.

Canadian National Railway Co. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 90-A-307

On June 12, 1990, CN filed an application for leave to appeal Agency Letter-Decision dated May 15, 1990 regarding the conveyance of a portion of the CN Massena Subdivision by CN to the Consolidated Rail Corporation.

As grounds for appeal, CN alleged that the Agency "erred on a question of law and jurisdiction in rendering a decision whereby CN must give notice pursuant to subsection 158(2) of the *National Transportation Act, 1987* in connection with the sale above mentioned even though the said transaction was previously approved by the Governor in Council pursuant to subsection 213(2) of the *Canadian National Railways Act*".

CN's application for leave to appeal was granted by the Court on November 1, 1990.

Canadian National Railway Co. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 90-A-309 (see Federal Court of Appeal file No. 90-A-2961)

CN filed an application for leave to appeal two Agency interlocutory decisions, dated May 23, 1990, which denied CN's application for adjournment of the Marmora abandonment case and required production of documents by CN to one of the intervenors, Ontario Lake Cement Limited.

Leave to appeal was granted by the Court on October 24, 1990.

Canadian National Railway Co. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 90-A-2961

On November 16, 1990, CN filed a Notice of motion for leave to appeal Agency Decision No. 506-R-1990 and Order No. 1990-R-579, both dated October 17, 1990, regarding CN's application for abandonment of the Marmora Subdivision.

As grounds for appeal CN alleged that the Agency erred on a question of law and jurisdiction in breaching the rules of natural justice by creating a reasonable apprehension of bias.

CORPORATE MANAGEMENT AND REGIONAL OPERATIONS BRANCH

CORPORATE MANAGEMENT

The Branch provides a complete range of management and administrative services to support Agency operations. The Branch coordinates the development and operation of the NTA's management processes and related information systems; provides comprehensive financial and general administrative services in support of NTA programs, in compliance with government administrative policies; and develops and maintains effective public relations on behalf of the Agency.

The **Finance, Planning and Administrative Services Directorate** develops and implements the NTA's strategic planning and resource management processes, develops and implements financial administration policies, programs and systems; and provides services and implements systems for material management, accommodation, telecommunications, security, forms and manuals control, contract administration and other administrative functions.

The **Informatics Services Directorate** develops and implements policies and plans governing electronic data processing (EDP)-based information management at the NTA; develops EDP systems in response to the operational and administrative needs of the NTA; and provides advice on the application of EDP technology to NTA operations.

The **Communications Services Directorate** provides information to the public and the news media on Agency decisions and orders, as well as on its responsibilities. It also provides a full range of communication services to the Chairman, Members and staff of the NTA, including communications planning and advice, media monitoring, and editorial services. In addition, the Directorate has responsibilities with respect to information management and library services.

The **Internal Audit Directorate** is responsible for a comprehensive internal audit program. The program is aimed at providing the Chairman and senior management of the NTA with an independent assessment of and recommendations on the efficiency, economy and effectiveness of management policies and practices, and on compliance with the Agency's legislative mandate and central agency directives.

REGIONAL OPERATIONS

Atlantic Region

Assumption Place
770 main Street
Moncton, New Brunswick E1C 9L5
Tel: (506) 851-7444
Fax: (506) 851-7105

Northern Region

Suite 304, Mezzanine Level
Air Terminal Building
Whitehorse Airport
Whitehorse, Yukon Y1A 3E4
Tel: (403) 668-4564
Fax: (403) 668-7954

Ontario Region

28 North Cumberland Street
Thunder Bay, Ontario P7A 4K9
Tel: (807) 345-0025
Fax: (807) 345-8045

Western Region

Third Floor
350 Third Avenue North
Saskatoon, Saskatchewan S7K 6G7
Tel: (306) 975-5201
Fax: (306) 975-5206

Pacific Region

Suite 1310,
800 Burrard Street
Vancouver,
British Columbia V6Z 2G7
Tel: (604) 666-2050
Fax: (604) 666-1982

Quebec Region

Suite 605
606 Cathcart Street
Montreal, Quebec H3B 1K9
Tel: (514) 283-7620
Fax: (514) 283-9702

Under section 20 of the *National Transportation Act, 1987*, the Agency is empowered to establish regional offices outside the National Capital Region with one to be located in Atlantic Canada and one in western Canada. To make its services accessible and responsive to transportation users throughout Canada, the Agency has decided to maintain regional offices in the following locations: the North (Whitehorse); the Pacific (Vancouver); the West (Saskatoon); Ontario (Thunder Bay); Quebec (Montreal); and the Atlantic (Moncton).

Atlantic Regional Office

The Atlantic Regional Office, which opened in June 1988, is designed to be a "microcosm" of the headquarters office, which is located in Hull, Quebec. As such, it provides programs and activities which are administered by headquarters staff. The Atlantic Regional Office has local responsibility for four program areas. These are:

- **Dispute Resolution:** assists in resolving economic disputes between carriers and users of transportation services, in the interest of efficiency and utility in the Atlantic Region. Major responsibilities include: the monitoring of economic concentration, including mergers and acquisitions, and its impact in the market-place; and the processing of applications related to rail infrastructure.
- **Rail Rationalization:** involves assessing rail passenger and branch line rationalization issues, including assisting with public hearings on rail line abandonments. Economic and technical changes that will impact on the Agency's responsibilities within this region are monitored and assessed.
- **Market Entry and Analysis:** provides two main functions, the administration and enforcement of standards for transportation exit and entry; and, assisting with annual reviews to measure the specific effects of the *National Transportation Act, 1987*.
- **Atlantic Region Freight Assistance Program:** includes the administration of freight subsidy programs applicable to the region. The Atlantic Regional Office administers two such programs: the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA). Annual subsidies disbursed under these two Acts amount to \$107.7 million. The Regional Office supplements desk audit functions with field audits in Atlantic Canada to verify claims made under the

subsidy programs and arranges for subsidy payments to over 2,300 certified subsidy claimants under these programs. New audit procedures have been introduced to increase the quality and quantity of claim processing.

Regional Staff

Atlantic Canada is represented by a regional Member. There are 45 employees, many of whom are involved with the freight assistance programs.

Accomplishments

The Atlantic Regional Office has implemented an office automation and computer claim processing system that has increased productivity in both the functional programs and subsidy audits. Staff processed 16,075 subsidy claims during 1990.

During the past year, the office has been active in 12 air enforcement investigations, conducted 19 air carrier inspections, and has participated in a number of important rail infrastructure dispute resolution cases.

Western Regional Office

During 1990, the Western Regional Office, headquartered in Saskatoon, continued to carry out local administration of the following three major program areas which are the responsibility of the National Transportation Agency:

- **Market Entry and Analysis:** in the western region, this involves the administration and enforcement of standards for transportation entry and exit; preparation of advice with respect to the negotiation and implementation of international agreements, as they may pertain to western Canada; and annual reviews to measure specific effects of the new legislation.

During the year regional staff received and processed: 27 applications for southern Canadian air licences, 79 applications for licences to operate in northern Canada, and 22 applications for Class 9-4 international air charter licences.

Consultations were held with provincial and federal government departments, and with various users of the transportation system in western Canada, concerning the effects of the new legislation. Meetings were also held with representatives of a number of northern communities, to discuss the impact of the new regulations on transportation services in their areas.

Liaison was also maintained with air and rail carriers to obtain and report on the effects of regulatory reform on both the consumers and providers of transportation services in western Canada.

- **Dispute Resolution:** this function assists in resolving economic and infrastructure disputes between carriers and users of transportation services.

During 1990 the regional office continued to be involved with problems concerning the adequacy of intermodal transportation services in western Canada. There were two major complaints filed against CN and CP, pursuant to sections 59 and 60 of the *National Transportation Act, 1987*, by Container Port of Saskatchewan Corporation. Regional staff provided support at an Agency public hearing, held in Saskatoon, to investigate these complaints. In addition, a number of other service and rate related matters were filed with the regional office with respect to passenger and freight transportation. They were resolved satisfactorily.

The rail infrastructure program, in its first complete year following transition from one that was safety-based to one focused on matters of public convenience and cost sharing between affected parties, continued to be a priority. In December, environmental assessment was integrated into rail infrastructure procedures, in accordance with the Environmental Assessment and Review Process Guidelines Order.

Regional staff continued to monitor the progress being made towards fulfilment of a major rail relocation project in the City of Regina.

During 1990, the regional office resolved 103 written and oral complaints involving international and domestic air passenger and air cargo. As in past years, considerable public contact occurred in connection with the unexpected cessation of service by charter airlines, as passengers sought advice concerning their rights in that type of situation.

Regional staff acted in support of headquarters activities with respect to monitoring of northern marine resupply water carriers operating on the Lake Athabasca system.

In the area of transportation services for persons with disabilities, the regional office continued to be involved in resolving disputes over the accessibility of airport facilities and aircraft, as well as providing advice to the public with respect to the rights of disadvantaged passengers generally.

- **Transportation Subsidies:** this function provides for regional input into rail rationalization, transportation subsidies, and western grain monitoring activities.

During the year regional staff participated in the processing of several rail abandonment applications; verification audits of grain moved under the *Western Grain Transportation Act*; and participated in the monitoring of maintenance expenditures and investments by railway companies for western grain transportation. Most of these activities involved on-site investigations by regional staff.

Three applications were processed by regional staff under subsection 157(4) of the *National Transportation Act, 1987*, to have a section of rail line determined as a spur or yard track that is not a branch line or other auxiliary trackage. Staff also participated in a public hearing held pursuant to an application under section 158 of the *National Transportation Act, 1987* having to do with the proposed sale of portions of the CP Coronation and Lacombe Subdivisions to Central Western Railway Corporation.

TABLE 1

**ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAMS
 PAYMENTS CERTIFIED, 1990**

	Amount Certified ⁽¹⁾ 1989			Amount Certified ⁽¹⁾ 1990		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
<i>Maritime Freight Rates Act</i>						
Westbound	6.0	—	—	11.5	—	—
Intra	—	—	—	—	—	—
<i>Atlantic Region Freight Assistance Act</i>						
Section 3 (Westbound)	—	21.2	—	—	28.0	—
Section 6 (Selective Westbound)	2.2	7.7	—	4.7	9.3	—
Section 6 (Selective Intra)	4.9	38.2	0.6	7.9	45.4	0.9
Total for Program	13.1	67.1	0.6	24.1	82.7	0.9
Total of Claims Accepted for Audit	113	14,406	21	219	15,616	45
Number of Claims Processed	77	13,222	30	204	16,075	36

⁽¹⁾ Millions of dollars

HUMAN RESOURCES BRANCH

The Human Resources Branch provides a complete range of human resources services to support Agency operations.

The Branch develops and implements strategic human resources policies, plans and programs as an essential component of the Agency's long-term policy, planning, and program development process. In addition the Branch provides advice, assistance and services to NTA management. The Branch is divided into the Compensation and Employee Relations Directorate and the Resourcing Programs Directorate.

The **Compensation and Employee Relations Directorate** administers the position classification, organization analysis and language identification programs including classification audit, monitoring and review, and classification grievances. The Directorate also administers a number of programs, including employee relations, pay and benefits, occupational health and safety and conflict of interest.

The **Resourcing Programs Directorate** administers human resources planning, recruitment, selection and work force adjustment, training and development, official languages program and training, employment equity and various management category programs. The Directorate is also responsible for the administration of the employee assistance program, and the performance review and employee appraisal program.

DIRECTION GÉNÉRALE DES RESSOURCES HUMAINES

La Direction générale des ressources humaines fournit une gamme complète de services de ressources humaines servant de soutien administratif aux opérations de l'ONT.

La Direction générale élabore et met en œuvre les politiques, plans et programmes stratégiques de ressources humaines constituant un volet essentiel des opérations et des services offerts par l'ONT. En outre, elle fournit des avis, de l'aide et des services à la haute direction de l'ONT. La Direction générale comprend la Direction de la rémunération et des relations de travail et la Direction des programmes de ressource.

La Direction de la rémunération et des relations de travail administre les programmes de classification de postes, d'analyse de l'organisation et d'identification linguistique, y compris la vérification, l'examen et la révision de classification et les griefs en cette matière. Elle est également responsable des relations de travail, de la rémunération et des avantages accordés aux employés ainsi que d'autres programmes connexes, tels que ceux de la santé et de la sécurité professionnelle et des conflits d'intérêt.

La Direction des programmes de ressource administre les programmes de planification, de recrutement et de sélection des ressources humaines, de réaménagement des effectifs, de formation et de perfectionnement du personnel, de langues officielles, d'équité en matière d'emploi ainsi que de divers autres programmes relatifs à la catégorie de la gestion. Elle a également la responsabilité d'administrer les programmes d'aide aux employés ainsi que ceux ayant trait à l'évaluation du rendement du personnel.

PROGRAMME DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT
DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE
PAIEMENTS CERTIFIÉS, 1990

Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes		Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique	
Chemin de fer	Camion	Chemin de fer	Camion
1989	1990	1989	1990
Palements certifiés ¹	Palements certifiés ¹	Palements certifiés ¹	Palements certifiés ¹
6,0	—	—	—
Trafic en direction ouest	Traffic en direction ouest	Traffic en direction ouest	Traffic en direction ouest
—	—	—	—
Traffic intérieur	Traffic intérieur	Traffic intérieur	Traffic intérieur
—	—	—	—
Article 3 (Trafic en direction ouest)	Article 3 (Trafic en direction ouest)	Article 3 (Trafic en direction ouest)	Article 3 (Trafic en direction ouest)
2,2	7,7	—	4,7
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic en direction ouest)	Article 6 (Subventions sélectives — Trafic en direction ouest)	Article 6 (Subventions sélectives — Trafic en direction ouest)	Article 6 (Subventions sélectives — Trafic en direction ouest)
4,9	38,2	0,6	7,9
Traffic intérieur	Traffic intérieur	Traffic intérieur	Traffic intérieur
13,1	67,1	0,6	24,1
Total (Programme)	Total (Programme)	Total (Programme)	Total (Programme)
113	14 406	21	219
Total des réclamations acceptées pour vérification	Total des réclamations acceptées pour vérification	Total des réclamations acceptées pour vérification	Total des réclamations acceptées pour vérification
77	13 222	30	204
Nombre de réclamations examinées	Nombre de réclamations examinées	Nombre de réclamations examinées	Nombre de réclamations examinées
36	45	36	45
16 075	15 616	16 075	15 616

Millions de dollars

En vertu du paragraphe 157(4) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, trois demandes ont été traitées par le bureau régional afin de savoir si une section de ligne ferroviaire devait être considérée comme un épi ou une voie de cour de triage ne faisant pas partie d'un embranchement ferroviaire ou d'une voie auxiliaire. Le personnel a également participé à une audience publique tenue à la suite d'une demande faite en vertu de l'article 158 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* liée à la vente proposée de portions des subdivisions Coronation et Lacombe du CP à la Central Western Railway Corporation.

• **Entrée sur le marché et analyse du marché :** ce

secteur veille, au niveau régional, à l'administration des normes concernant l'entrée et la sortie du marché des transports, de même qu'à la préparation d'avis ayant trait à la négociation et à l'application d'ententes internationales pour l'Ouest canadien. Il procède à des examens annuels visant à déterminer les effets précis de la nouvelle législation.

Au cours de l'année, le bureau régional a reçu et traité les demandes suivantes : 27 demandes de licences de transport aérien pour le sud du Canada, 79 demandes de licences de transport aérien pour le nord du Canada et 22 demandes de licences de transport aérien international de classe 9-4.

Des consultations ont eu lieu avec différents

organismes provinciaux et fédéraux, ainsi que de nombreux usagers des services de transport dans l'Ouest canadien, à propos des effets de la nouvelle législation. De même, des réunions ont eu lieu avec des représentants de diverses communautés

nordiques dans le but de discuter de l'impact des nouvelles réglementations régissant les services de transport dans ces lieux. Des liens ont également été maintenus avec les transporteurs aériens et ferroviaires pour obtenir et rendre compte des effets de la réforme de la réglementation touchant les consommateurs et les fournisseurs de services de transport dans l'Ouest canadien.

• **Règlement des différends :** ce secteur contribue au règlement des différends liés à l'économie et à l'infrastructure mettant aux prises les transporteurs et les usagers des services de transport.

En 1990, le bureau régional a continué d'être concerné par des litiges touchant aux services de transport intermodal adéquats dans l'Ouest canadien. Il y a eu deux plaintes majeures déposées contre le CN et le CP, conformément aux articles 59 et 60 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, par Container Port of Saskatchewan Corporation. Le personnel régional a prêté assistance à une audience publique de l'ONT, tenue à Saskatoon, afin d'enquêter sur ces plaintes. De plus, un certain nombre de demandes reliées à d'autres services et taxes ont été déposées au bureau régional en regard du transport des passagers et des marchandises. Elles ont toutes été résolues avec satisfaction.

Au cours de l'année, le personnel de ce bureau a participé au traitement d'un certain nombre de demandes d'abandon de lignes ferroviaires, procédé à des vérifications du trafic cérééalier acheminé aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) et a participé au contrôle des frais de dépenses et des investissements des compagnies ferroviaires liées au transport du grain. La plupart de ces activités impliquaient des enquêtes sur place par le personnel régional.

• **Subventions au transport :** ce secteur assure une participation régionale à la rationalisation du réseau ferroviaire, aux subventions au transport et aux activités liées au contrôle du transport du grain de l'Ouest.

Dans le domaine des services de transport à l'intention des personnes handicapées, le bureau régional a continué d'être concerné par le règlement de différends concernant l'accessibilité aux installations aéronautiques et aux aéroports, de même qu'à la formulation de conseils au public conformément aux droits des passagers désavantagés en général.

Au cours de 1990, le personnel a résolu 103 plaintes orales et écrites relatives au transport aérien intérieur et international de passagers et de fret. Comme par les années passées, on a constaté un nombre considérable de manifestations du public en rapport avec l'interruption inattendue de services de vols affrétés, les passagers demandant un avis concernant leurs droits dans ces cas précis.

À l'appui des activités du bureau de l'administration centrale, le personnel du bureau régional a surveillé les opérations d'approvisionnement des transporteurs maritimes du Nord sur le système du lac Athabasca. Dans le domaine des services de transport à l'intention

des personnes handicapées, le bureau régional a continué à surveiller les progrès consacrés à l'exécution d'un important projet de relocalisations ferroviaires dans la ville de Regina. Le personnel du bureau régional a continué à surveiller les progrès consacrés à l'exécution d'un important projet de relocalisations ferroviaires dans la ville de Regina. Le personnel du bureau régional a continué à surveiller les progrès consacrés à l'exécution d'un important projet de relocalisations ferroviaires dans la ville de Regina. Le personnel du bureau régional a continué à surveiller les progrès consacrés à l'exécution d'un important projet de relocalisations ferroviaires dans la ville de Regina.

Le programme d'infrastructure ferroviaire, à sa première année complète suivant sa transition d'un programme fondé sur la sécurité à un programme visant à satisfaire aux besoins du public et mettant l'accent sur le partage des coûts entre les parties concernées, a continué d'être une priorité. En décembre, des obligations environnementales ont été ajoutées aux procédures d'infrastructure ferroviaire, conformément au Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement.

- **Programme de subventions des marchandises dans la Région de l'Atlantique** : cette section administre les programmes de subventions de marchandises s'appliquant à cette région. Le bureau de Moncton administre deux programmes de cette nature : la *Loi sur les taxes de transport* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans les provinces maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. Les subventions annuelles versées aux termes de ces deux lois totalisent 1 07,7 millions de dollars. Le bureau de Moncton ajoute aux tâches internes de vérification en procédant à des vérifications sur place dans la région afin d'examiner les réclamations présentées en vertu des programmes de subventions et de voir au règlement de ces paiements de subventions à l'endroit de plus de 2 300 réclamants dont la demande fut présentée en vertu de ces programmes. De nouvelles procédures de vérification ont été approuvées afin d'accroître la qualité et d'augmenter la quantité de traitement des réclamations.

Effectif régional

En plus du membre régional résidant, le bureau compte 45 employés qui, pour la plupart, ont pour tâche de mettre en œuvre les programmes de subventions des marchandises.

Réalisations

Le Bureau régional de l'Atlantique a mis sur pied une informatisation de ses activités d'administration et un système informatisé de traitement des réclamations, lequel a augmenté la productivité à la fois dans le secteur des programmes opérationnels et dans celui des vérifications de subventions. En 1990, le personnel a traité 16 075 réclamations de subventions. Au cours de la dernière année, le bureau de Moncton a participé à 12 cas d'enquêtes aériennes concernant le contrôle de l'application, a procédé à 19 inspections chez des transporteurs aériens, en plus de participer à un nombre important de cas de règlement de différends d'infrastructure ferroviaire.

Bureau régional de l'Ouest

En 1990, le bureau de la Région de l'Ouest, établi à Saskatoon, a poursuivi son travail d'administration régionale des trois secteurs de programmes importants suivants, lesquels relèvent de la responsabilité de l'Office.

Conformément à l'article 20 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'O.N.T. a le pouvoir d'établir des bureaux régionaux à l'extérieur de la région de la Capitale nationale, dont un bureau dans la région de l'Atlantique et un dans l'Ouest. Afin de rendre ses services accessibles et de faire en sorte qu'ils répondent aux besoins des usagers des transports du Canada tout entier, l'O.N.T. a décidé d'ouvrir des bureaux dans les régions suivantes : le Nord (Whitehorse), le Pacifique (Vancouver), l'Ouest (Saskatoon), l'Ontario (Thunder Bay), le Québec (Montréal) et l'Atlantique (Moncton).

Bureau régional de l'Atlantique

Le bureau de la Région de l'Atlantique a ouvert ses portes en juin 1988. Il se veut avant tout un « microcosme » des activités gérées par le personnel de l'Administration centrale actuellement établi à Hull, au Québec. Le bureau de la Région de l'Atlantique est responsable des questions locales se rattachant aux quatre secteurs de programmes suivants.

Règlement des différends : cette section a été mise sur pied afin de contribuer à résoudre les différends de nature économique entre transporteurs et usagers des services de transport afin que ces derniers soient efficaces et utiles dans la région de l'Atlantique. Ses principales responsabilités sont : l'analyse des effets de la concentration économique et son impact sur le marché, y compris les fusions et les acquisitions, ainsi que le traitement des demandes liées à l'infrastructure ferroviaire.

- **Rationalisation du réseau ferroviaire** : cette section analyse toute question concernant les services ferroviaires de voyageurs et la rationalisation des embranchements. Elle collabore aux audiences publiques ayant trait aux abandons de lignes ferroviaires, et surveille et évalue tout changement technique et économique survenant dans sa région et ayant un impact sur les responsabilités de l'O.N.T.

- **Entrée sur le marché et analyse du marché** : cette section assume deux principales fonctions, soit l'administration et le contrôle de l'application des normes concernant l'entrée et la sortie du marché des transports, ainsi que la participation à l'examen annuel visant à déterminer les effets précis de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

ACTIVITÉS RÉGIONALES

Région de l'Atlantique

Edifice Place l'Assomption
770, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick) E1C 9L5
Téléphone : (506) 851-7444
Télécopieur : (506) 851-7105

Région du Nord

Pièce 304, niveau de la mezzanine
Edifice Air Terminal
Aéroport de Whitehorse
WHITEHORSE (Yukon) Y1A 3E4
Téléphone : (403) 668-4564
Télécopieur : (403) 668-7954

Région de l'Ontario

28, rue Cumberland nord
THUNDER BAY (Ontario) P7A 4K9
Téléphone : (807) 345-0025
Télécopieur : (807) 345-8045

Région de l'Ouest

3^e étage
350, Troisième Avenue nord
SASKATOON (Saskatchewan) S7K 6G7
Téléphone : (306) 975-5201
Télécopieur : (306) 975-5206

Région du Pacifique

Pièce 1310
800, rue Burrard
VANCOUVER (Colombie-Britannique) V6Z 2G7
Téléphone : (604) 666-2050
Télécopieur : (604) 666-1982

Région du Québec

Pièce 605
606, rue Cathcart
MONTREAL (Québec) H3B 1K9
Téléphone : (514) 283-7620
Télécopieur : (514) 283-9702

l'efficacité, le coût et la performance des politiques et des pratiques de gestion de l'ONT, ainsi que des recommandations. La Direction générale s'assure aussi de la concordance de ces points avec le mandat législatif de l'ONT et les directives des organismes centraux.

ADMINISTRATION CENTRALE

Cette direction générale fournit un ensemble de services de soutien administratif et de gestion à l'ONT. Elle coordonne l'élaboration et l'application des modes de gestion de l'ONT et des systèmes d'information qui s'y rattachent. La Direction générale assure une gamme complète de services financiers et d'administration générale à l'appui des programmes mis sur pied par l'Office et conformes aux politiques administratives du gouvernement. Elle établit et entretient de bonnes relations publiques pour le compte de l'ONT.

La Direction des finances, de la planification et de l'administration élabore et met en œuvre les modes de planification stratégique des programmes et de gestion des ressources ainsi que les politiques, les programmes et les systèmes d'administration financière de l'ONT. Elle fournit des services et élabore des systèmes touchant la gestion des fournisseurs, des locaux, des télécommunications, de la sécurité, du contrôle des formulaires et des manuels, des contrats d'administration et diverses autres fonctions administratives.

La Direction des services de l'informatique élabore et met en œuvre des politiques et des plans touchant le traitement des données électroniques (TDE), en l'occurrence la gestion de l'information à l'ONT, crée des systèmes TDE adaptés aux besoins de fonctionnement et d'administration de l'ONT, et fournit des avis concernant l'application de la technologie du TDE aux activités de l'ONT.

La Direction des services de communication renseigne le public et les médias au sujet des arrêtés, des décisions et des responsabilités de l'Office, offre au président, aux membres et au personnel de l'ONT toute une gamme de services de communication, notamment des services de consultation, de planification, de surveillance des médias et de publication. De plus, elle est responsable de la gestion des archives et des services bibliothécaires.

La Direction de la vérification interne est responsable d'un programme détaillé de vérification interne. Ce programme permet au président et à la haute direction d'obtenir une évaluation objective sur

**DIRECTION
GÉNÉRALE DE
L'ADMINISTRATION
CENTRALE ET DES
ACTIVITÉS
RÉGIONALES**

par le CN en vue d'ajourner la cause relative à l'abandon de l'exploitation de la subdivision Marmora et ordonnait que le CN remette des documents à l'un des intervenants, l'Ontario Lake Cement Limited.

L'autorisation d'appel a été accordée par la Cour le 24 octobre 1990.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 90-A-2961

Le 16 novembre 1990, le CN a déposé un avis de requête d'autorisation d'appel de la décision n° 506-R-1990 et de l'arrêt n° 1990-R-579 de l'Office, datés du 17 octobre 1990, concernant la requête présentée par le CN en vue d'abandonner l'exploitation de la subdivision Marmora.

Dans sa demande d'autorisation d'appel, le CN allègue que l'Office a commis une erreur de droit et de compétence en suscitant une crainte raisonnable de partialité, en violation des principes de justice naturelle.

28 décembre 1989. Cette demande a été acceptée par la Cour le 28 mai 1990.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-71-5-90

Le 27 février 1990, le CN a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 45-R-1990, dans laquelle l'Office rejetait la demande présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Chapais.

Dans sa requête en autorisation d'appel de cette décision, le CN soutient que l'Office a commis une erreur de droit et qu'il a outrepassé sa compétence, particulièrement en ce qui a trait à sa détermination des « pertes réelles » de la ligne de chemin de fer visée par la demande d'abandon d'exploitation et à son interprétation des « motifs raisonnables de croire que la ligne puisse devenir rentable dans un avenir prévisible ».

L'autorisation d'appel a été accordée par la Cour le 24 août 1990.

Sa Majesté la Reine du chef de la province de la Nouvelle-Écosse c. CP

Cour d'appel fédérale
Dossier : 90-A-303

Le 28 mars 1990, la province de la Nouvelle-Écosse a déposé une requête d'autorisation d'appel de l'arrêt n° 1990-R-82, daté du 27 février 1990, par lequel l'Office modifiait, conformément à l'article 41 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, son arrêt n° 1989-R-182, daté du 13 juillet 1989, en changeant la date d'entrée en vigueur de l'abandon de l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Kentville du 13 juillet 1990 au 27 mars 1990.

L'autorisation d'appel a été accordée par la Cour le 26 juillet 1990.

paragraphe 172(2) de cette loi.

Dans sa requête d'autorisation d'appel, la province de la Nouvelle-Écosse alléguait que l'Office a commis une erreur de droit ou qu'il a outrepassé sa compétence en modifiant son arrêt de manière à avancer la date d'abandon de l'exploitation de l'embranchement. La province de la Nouvelle-Écosse alléguait également que l'arrêt n'aurait pas dû être pris en application de l'article 41 de la *LTN 1987*, mais plutôt en vertu du

Sa Majesté la reine du chef de la province de la Nouvelle-Écosse c. CN

Cour d'appel fédérale
Dossier : 90-A-305

Le 27 avril 1990, la province de la Nouvelle-Écosse a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 172-R-1990, datée du 29 mars 1990, dans laquelle l'Office autorisait l'abandon de l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Chester dans la province de la Nouvelle-Écosse.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 90-A-307

Le 12 juin 1990, le CN a déposé une requête d'autorisation d'appel de la lettre-décision de l'Office, datée du 15 mai 1990, concernant la cession par le CN à la société Consolidated Rail Corporation d'un tronçon de la subdivision Massena du CN.

Dans sa requête en autorisation d'appel de cette décision, le CN alléguait que « l'Office a commis une erreur de droit et de compétence en lui ordonnant de donner avis de la vente susmentionnée, conformément au paragraphe 158(2) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, en dépit du fait que cette transaction avait déjà été approuvée par le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 213(2) de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada* ».

La requête d'autorisation d'appel du CN a été agréée par la Cour le 1^{er} novembre 1990.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 90-A-309 (voir dossier de la Cour d'appel fédérale n° 90-A-2961)

Le CN a déposé une requête d'autorisation d'appel de deux décisions interlocutoires, datées du 23 mai 1990, dans lesquelles l'Office rejetait la requête présentée

Le demandeur allégué que l'Office a commis une erreur de droit ou de compétence en jugeant que,

selon le paragraphe 15(1) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, il serait dans l'obligation de publier un tarif pour ce type de transport ayant lieu sur un parcours continu et dont certaines parties sont exploitées par deux compagnies de chemin de fer ou plus (trafic bout à bout), tel que stipulé aux articles 129 à 133 de la LTN 1987.

La requête d'autorisation d'appel a été accordée le 7 mars 1990.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. CCT et Ville de Mont-Royal

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1229-88

Le CN a interjeté appel de l'ordonnance n° R-41370 du CCT, datée du 7 décembre 1987, concernant la répartition des coûts de reconstruction et d'entretien du passage supérieur situé dans la ville de Mont-Royal.

La requête d'autorisation d'appel a été agréée par la Cour le 9 décembre 1988, mais uniquement à l'égard de la question de droit suivante :

« Le Comité a-t-il commis une erreur dans la répartition des frais des travaux, soit en tenant compte de facteurs non pertinents, soit en omettant de prendre en compte des facteurs pertinents ? »

McCain Foods Ltd. c. l'ONT et CP

Cour d'appel fédérale
Dossiers : A-101-90 - Subdivision Shogomoc -
ONT n° 1989-R-90
A-102-90 - Subdivision Tobique -
ONT n° 1989-R-91

McCain Foods Ltd. a déposé des avis de demande d'autorisation d'appel concernant les arrêtés n° 1989-R-90 et 1989-R-91 de l'Office, datés du 12 mai 1989, qui autorisent l'abandon de l'exploitation des subdivisions Shogomoc et Tobique. Les requêtes d'autorisation d'appel ont été agréées par la Cour le 15 janvier 1990.

McCain Foods Ltd. fonde ses deux demandes sur les allégations suivantes :

1. l'Office a commis une erreur de droit en ne se conformant pas au paragraphe 165(1) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, du fait qu'il n'a

La Ville de Montréal c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-218-90

La Ville de Montréal a interjeté appel de la lettre-décision de l'Office, datée du 16 novembre 1989, concernant le passage supérieur à la gare de triage du CP située à Côte Saint-Luc.

Dans sa requête d'autorisation d'appel de cette décision, la Ville de Montréal allégué que l'Office a commis une erreur de droit en privant le demandeur de son droit d'intervenir pleinement dans la cause, en violation des principes de justice naturelle.

La requête d'autorisation d'appel déposée par le demandeur le 16 novembre 1989 a été agréée par la Cour le 28 février 1990.

Canadien Pacifique Limitée c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 90-A-301

Le 29 janvier 1990, le CP a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 650-R-1989 de l'Office, datée du 28 décembre 1989, concernant la requête présentée par CSP Foods Ltd. en vue de faire établir des taux de ligne concurrentiels pour le transport d'huile de colza au moyen de wagons-citernes fournis par l'expéditeur.

Dans sa requête d'autorisation d'appel de cette décision, le CP allégué que l'Office a commis une erreur de droit et de compétence.

Le CP a demandé à la Cour que sa requête soit mise en suspens en attendant le règlement d'une question concernant des taux non compensatoires qui relève de l'Office et qui est directement reliée à sa décision du

pas pris les arrêtés susmentionnés dans les six mois suivant la demande d'abandon d'exploitation;

2. l'Office a commis une erreur de droit en ne donnant pas pleinement effet et exécution à un bail à long terme passé entre le CP et la New Brunswick Railway Company en vue de l'exploitation des embranchements, lequel bail découle d'une obligation légale précise d'exploiter ces voies;

3. l'Office a violé les principes d'équité et de justice naturelle, et a ainsi perdu ou outrepassé toute compétence qu'il aurait pu avoir.

le transport du méthane de Medicine Hat, en Alberta, jusqu'à la frontière américaine.

La requête d'autorisation d'appel était fondée sur les motifs suivants :

1. Les questions soulevées dans l'appel étaient d'intérêt public et devaient être tranchées par la Cour suprême du Canada.

2. La Cour d'appel fédérale a commis une erreur de droit en décidant que la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* autorisait l'Office à fixer un taux de ligne concurrentiel lorsqu'il n'y a pas de ligne concurrentielle.

3. La Cour d'appel fédérale a commis une erreur de droit dans son interprétation du terme « destination ».

La requête d'autorisation d'appel a été rejetée avec dépens le 15 mars 1990.

CAUSES EN INSTANCE EN 1990

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-221-89

Le CN a déposé, le 1^{er} septembre 1988, un avis de demande d'autorisation d'appel concernant la décision n° 206-R-1988 de l'Office datée du 2 août 1988. Cette décision portait sur l'abrogation de certaines ordonnances du Comité des transports sur chemin de fer (CTCF) relatives aux manœuvres spéciales d'interconnexion à Montréal-Est, au Québec, ainsi qu'à Hamilton, North Bay et Toronto, en Ontario.

La demande du CN se fonde sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a conclu qu'avant de mettre en application des prix compensatoires pour des services d'interconnexion, le transporteur ferroviaire doit publier son tarif au moins trente jours avant la date
- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a conclu que la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1988, n'avaient pas pour effet d'annuler les prix non compensatoires prescrits dans les ordonnances du Comité des transports sur chemin de fer.

de son entrée en vigueur, conformément au paragraphe 117(1) de la *LNT 1987*.

- La demande en autorisation d'appel soulevée d'importantes questions de droit et de compétence relativement à l'interprétation de la récente *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et aux pouvoirs qu'elle confère à l'Office national des transports.

ACE - Atlantic Container Express Inc. c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-74-90

Le 11 octobre 1989, ACE a déposé une requête d'autorisation d'appel des décisions de l'Office datées respectivement du 13 septembre et du 3 octobre 1989. Dans ces décisions, l'Office a jugé que l'ACE n'avait pas le droit d'obtenir la divulgation de tous les renseignements confidentiels concernant la plainte qu'elle a faite en vertu des articles 35 et 113 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

L'ACE se plaignait que certains taux exigés pour le transport à destination de Terre-Neuve et des Maritimes ne sont pas conformes aux conditions d'adhésion de cette province et qu'ils ne sont pas compensatoires. Elle alléguait que, pour participer pleinement à la procédure, il lui faut prendre connaissance de tous les renseignements confidentiels.

La requête d'autorisation d'appel a été accordée le 15 décembre 1989.

Canadien Pacifique Limitée c. l'ONT et CSP Foods Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-193-90

Le 22 décembre 1989, le CP a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 596-R-1989, datée du 24 novembre 1989, dans laquelle l'Office lui ordonnait de publier un tarif tel que demandé par CSP Foods Ltd.

Dans sa requête, CSP Foods Ltd. a demandé à l'Office d'ordonner au CP de publier des taux pour le transport de l'huile et de la farine de colza canola, de Altona et Harrowby, au Manitoba, et de Nipawin, en Saskatchewan, jusqu'à Winnipeg, au Manitoba, afin d'être acheminés à certains endroits aux États-Unis.

Canadien Pacifique Limitée c. l'ONT **Compagnie des chemins de fer nationaux du** **Canada c. l'ONT**

Cour d'appel fédérale
 Dossier : A-78-90

Le CP et le CN ont déposé séparément une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 570-R-1989 de l'Office datée du 15 novembre 1989.

Cette décision ordonnait aux compagnies de chemin de fer de déposer un relevé des économies liées à la production aux fins du calcul des coûts de l'année de référence par l'Office comme l'exige l'article 38 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ont.*

Les requérants ont allégué que l'Office avait commis une erreur de droit et qu'il a outrepassé sa compétence en interprétant erronément le paragraphe 38(1) et l'alinéa 28(2)a) de la *LTGO* et tout particulièrement l'expression adaptée à « l'évolution des besoins en matière de mouvements de grain ».

Les deux requêtes d'autorisation d'appel furent entendues ensemble et accueillies par la Cour le 30 janvier 1990.

En date du 15 mars 1990, la Cour a rejeté sans frais les appels.

Brièvement, la Cour a affirmé que le « processus en question n'a d'autre but que de procurer des données pour établir les taux futurs et qu'il était raisonnable d'affirmer que le Parlement autorise l'Office à considérer si les coûts engagés dans le passé le sont non seulement pour cette période mais aussi adaptés à l'évolution des besoins futurs ». (traduction libre)

Canadien Pacifique Limitée c. CCT et CSP Foods Ltd. et al.

Cour d'appel fédérale
 Dossier : A-1099-87

Le 28 octobre 1987, le CP a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-39414 prise par le Comité des transports sur chemin de fer (CTCF) le 28 mai 1986, qui ordonnait le dépôt de nouveaux taux à l'égard des mouvements de farine et d'huile de colza canola de Thunder Bay à Drummondville.

Comme motif d'appel, le CP a soutenu que le CTCF aurait outrepassé sa compétence en ordonnant le dépôt de taux communs, qu'il aurait mal interprété les directives du décret en conseil C.P. 1976-894 du

Ministre des transports et des travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard c. le CN et l'ONT

Cour d'appel fédérale
 Dossier : A-218-90

La Cour d'appel fédérale a rejeté l'appel logé par le ministre des Transports et des travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard (demandeur) contre la décision n° 348-R-1989 et l'arrêt n° 1989-R-180 rendus par l'Office le 12 juillet 1989 qui autorisait l'abandon de huit chemins de fer, parmi lesquels sept d'entre eux constituaient l'entier réseau de chemin de fer desservant l'Île-du-Prince-Édouard et l'autre situé au Nouveau-Brunswick reliant Borden, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Cap Tormentine jusqu'au réseau principal du CN Québec-Halifax.

Dans son appel, le demandeur a allégué que les conditions d'adhésion de l'Île-du-Prince-Édouard à la confédération obligeaient le Canada à exploiter le chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard et que la décision de l'Office d'abandonner les embranchements conformément à la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* outrepassait sa compétence.

Le 20 juin 1990, la Cour a jugé que la décision et l'arrêt de l'Office n'étaient pas contraire aux conditions d'adhésion de l'Île-du-Prince-Édouard et, que le Canada n'avait aucunement l'obligation de maintenir et d'exploiter une liaison ferroviaire entre l'Île et le continent. La seule obligation pour le Canada consistait à « assurer un service de traversier, ce qui a pour effet d'établir un lien avec le réseau ferroviaire de compétence fédérale sans que cela ne soit obligatoire ».

Canadien Pacifique Limitée c. l'ONT et l'Alberta Gas Chemicals Ltd.

Cour suprême du Canada
 Dossier : 21742

Le 21 décembre 1989, le CP a déposé une requête d'autorisation d'appel d'un jugement prononcé par la Cour d'appel fédérale le 25 octobre 1989. Dans son jugement, la Cour a rejeté l'appel du CP contre la décision n° 507-R-1989 de l'Office datée du 2 octobre 1989 qui établissait un taux de ligne concurrentiel pour

CAUSES DEVANT LA COUR FÉDÉRALE ET LA COUR SUPRÊME DU CANADA

CAUSES ABANDONNÉES EN 1990

Algoma Central Railway c. l'ONT et al.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-229-89

L'Algoma Central Railway a déposé un avis de demande d'autorisation d'en appeler de la décision n° 34-R-1989 de l'Office datée du 20 janvier 1989 dans laquelle l'Office refusait d'approuver l'accord de cession proposé de la division des chemins de fer de Inc. La demande d'autorisation d'appel a été autorisée par la Cour le 14 avril 1989.

L'avocat de l'Office a déposé un avis d'intention de participer à l'argumentation de l'appel le 10 mai 1989. Cette question est demeurée en suspens à la suite de l'aboutissement du second avis du 29 juin 1989 de l'Algoma Central Railway soumis à l'Office conformément à l'article 158 de la LTN 1987. Cette question tardive a été statué par l'Office le 28 décembre 1989, et la cession n'a pas été approuvée.

Le 23 janvier 1990, l'Algoma Central Railway a déposé un avis d'interruption à la Cour d'appel fédérale.

DÉCISIONS RENDUES EN 1990

Procureur général de la Reine pour Terre-Neuve c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-331

Le 26 octobre 1989, le Procureur général de la Reine pour Terre-Neuve a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 509-R-1989 de l'Office datée du 3 octobre 1989 visant la tenue d'une audience publique au sujet du régime d'application de la clause 32(2) des Conditions d'adhésion.

Cette décision a été prise à la suite d'une plainte portée devant l'Office par l'Atlantic Container Express Inc. selon laquelle certains taux de transport à destination de Terre-Neuve n'étaient pas conformes aux Conditions d'adhésion.

Terre-Neuve a allégué que l'Office n'avait pas la compétence de tenir une audience publique.

La requête d'autorisation d'appel a été refusée par la Cour le 12 janvier 1990.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-353-89

Le CN a déposé, le 16 septembre 1988, un avis de demande d'autorisation d'appel concernant la décision n° 269-R-1988 de l'Office, datée du 17 août 1988. Dans cette décision, l'Office a déclaré que les installations de Dornier à Donnacora, au Québec, étaient à une distance raisonnable du lieu de correspondance du CN et du CP, situé à Allenby (Québec), et qu'elles devraient être considérées comme étant dans les limites d'interconnexion aux termes de l'article 152 de la LNT 1987.

Le CN a fondé sa demande sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'Office n'a fourni aucune preuve appuyant sa conclusion.
- L'Office a violé les principes de justice naturelle en ayant des entretiens privés avec Dornier, sans donner au CN la chance de faire valoir son point de vue.
- L'Office a mal interprété le paragraphe 152(3) de la LNT 1987 en calculant la distance d'après un tracé direct au lieu du parcours de la voie.
- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a déclaré que le lieu de correspondance se trouvait à une distance raisonnable.

La Cour a accordé l'autorisation d'appel le 4 juillet 1989.

En date du 12 mars 1990, la Cour a décidé d'accueillir l'appel et d'annuler la décision de l'Office datée du 17 août 1988 et de retourner le dossier auprès de l'Office pour qu'il soit réexaminer.

SERVICES JURIDIQUES

Les Services juridiques conseillent le président, les membres et les employés de l'ONT sur toute question à caractère juridique.

Le concours des Services juridiques est requis dans tous les cas relevant de l'Office. En 1990, ils ont participé activement à des audiences d'importance liées aux cessions et raccordements de lignes ferroviaires, demandes de licences aériennes dans le Nord, ainsi qu'à différents projets spéciaux.

Le travail de nature juridique de l'Office est varié. Les avocats donnent des avis sur l'interprétation et sur l'application des lois et des règlements qui touchent les activités, les attributions et les compétences de l'Office. Ils recommandent à celui-ci les mesures à prendre dans des cas précis et le conseillent sur les aspects juridiques de ses décisions. Les avocats assistent les membres et le personnel dans l'évaluation et l'analyse des demandes, des plaintes et des interventions reçues par l'Office. De plus, ils représentent l'Office aux audiences publiques et veillent à leur bon déroulement. Les avocats représentent également l'Office à la Cour fédérale et à la Cour suprême du Canada dans les cas d'appel des décisions de l'Office sur des questions de compétence. De plus, les avocats préparent des avis juridiques, donnent des conseils juridiques, examinent, vérifient ou rédigent des documents, s'occupent des dossiers à long terme et participent à des projets spéciaux.

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Etat
Colombie-Britannique			
(CP) Boundary	Grand Forks 92,6-93,85 y compris l'embr. Carson	1,25	Maintien en exploitation; réexamen d'ici trois ans.
		2,0	

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Etat
(CN) Owen Sound ¹	Palmerston-Owen Sound 0,00-71,43	71,43	Publication de l'avis de réexamen le 31 juillet 1990.
(CN) Renfrew	Nepaan-Amprior 0,00-27,20	27,20	Abandon prévu le 31 décembre 1991 ou 30 jours suivant la date à laquelle les parties auront convenu d'abandonner l'exploitation du tronçon visé.
(CN) Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13,00-34,05	21,05	Publication de l'avis de réexamen le 30 novembre 1989. Ajournement des procédures le 17 septembre 1990 et reprise le 17 novembre 1990.
(CN) Taschereau	La Sarre-Cochrane 99,00-181,42	82,42	Abandon le 17 septembre 1991.
(CN) Uxbridge	Lindsay-points milliaires 38,88 0,00-38,88 y compris l'embr. Campbellford 85,18-86,28 y compris l'embr. Haliburton 0,00-0,53 y compris l'embr. Lindsay River 0,00-3,20 y compris l'embr. Lindsay Industrial 0,00-2,50	46,21	Arrêté 1990-R-588 modifié par lettre-décision en date du 28 décembre 1990. Abandon le 1 ^{er} avril 1991.
(CN) Uxbridge	Point milliaire 38,88-Stouffville 38,88-40,31	1,43	Maintien en exploitation; réexamen d'ici trois ans.
Manitoba			
(CN) Neepawa	Neepawa-Rossburn Junction 33,60-37,79	4,19	L'abandon dépend de la construction d'un raccourcement.
(CN) Rossburn	Rossburn Junction-Bethany 0,00-11,90	11,90	L'abandon dépend de la construction d'un raccourcement.
Saskatchewan			
(CN) Central Butte	Moose Jaw Junction-Mawer 39,37-85,00	45,63	Maintien en exploitation; réexamen après l'an 2000.
(CP) White Fox	Meath Park-Sharpe 63,6-73,4	9,8	Demande reçue le 31 décembre 1990.

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Etat
(CN) Granby	Clough-Mareville 15,57-38,70	23,13	Publication de l'avis de réexamen le 9 juillet 1990. Publication d'un avis modifiant les points milliaires le 28 septembre 1990.
(CN) Montmagny	Harlaka-St-Romuald 111,35-120,40	9,05	Demande reçue le 3 janvier 1990. Ajournement des procédures le 17 septembre 1990 et reprise le 17 novembre 1990.
(CP) St-Gabriel	Joliette-St-Félix 7,1-17,8	10,7	Demande reçue le 3 juillet 1990.
(CN) St-Raymond	Hedley-Jackson's 2,62-36,50	33,88	Publication de l'avis de réexamen le 17 juillet 1990.
(CN) Sorel	Tracy-Sorel 45,50-47,16 Nicolet-St-Gregoire 77,00-84,20 y compris l'embr. Bécancour 0,00-0,30	9,16	Réexamen reporté.
(CP) Waltham	Wamo-Wyman 1,0-34,0 y compris l'embr. Hilton Mines 0,00-4,7	37,7	Demande reçue le 11 septembre 1990.
Ontario			
(CN) Burford	Brantford-North Burford Spur 3,35-11,00	7,65	Maintien en exploitation; réexamen d'ici trois ans.
CSX No. 1	Harrow-Arner 21,00-27,68	6,68	Demande reçue le 21 juin 1990.
(CN) Kincardine ¹	Listowel 0,00-1,41	1,41	Publication de l'avis de réexamen le 31 juillet 1990.
(CN) Kincardine	Listowel-Wingham 1,41-30,34	28,93	Publication de l'avis de réexamen le 31 juillet 1990.
(CN) Meaford	Barrie-Collingwood 1,09-31,40 y compris l'embr. Penetang 0,00-2,00 y compris l'embr. Pretty River 0,00-0,92	33,23	Maintien en exploitation; réexamen d'ici trois ans.
(CN) Newton ¹	Stratford-Palmerston 1,17-36,62	35,45	Publication de l'avis de réexamen le 31 juillet 1990.

TABLEAU 4

ABANDON D'EMBRANCHEMENTS
DEMANDES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1990

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
Nouvelle-Écosse			
(CN) Chester	Barry's Stillwater Marsh- Liverpool 42,25-109,07	66,82	Abandon le 29 mars 1991.
Nouveau-Brunswick			
(CP) Edmundston	CP Junction-Edmundston 55,6-56,1	0,5	Demande reçue le 6 juin 1990.
(CP) Edmundston/	Aroostook-Grand Falls 0,0-20,4 Aroostook 104,6-105,8	20,4	Demande reçue le 6 juin 1990.
(CP) Shogomoc	McAdam-Woodstock 0,0-51,5	51,5	Demande reçue le 6 juin 1990.
(CP) Shogomoc	Woodstock-Newburg 51,5-54,2	2,7	Sursis provisoire.
(CP) Shogomoc/	Newburg-Upper Kent 54,2-88,5 Newburg-Southampton 0,0-22,0	34,3	Demande reçue le 6 juin 1990.
(CP) Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88,5-104,6	16,1	Sursis provisoire.
(CP) Tobique	Perth Junction-Plaster Rock 0,0-27,5	27,5	Sursis provisoire.
Québec			
(CN) Chandler	Ste-Adélaïde-Gaspé 48,10-104,23	56,13	Publication de l'avis de réexamen le 5 décembre 1989. Ajournement des procédures le 17 septembre 1990 et reprise le 17 novembre 1990.
(CN) Chapais	Franquet-Chapais 72,06-169,40	97,34	Maintien en exploitation.

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêt	Décision
(CN) Cowichan	Victoria-Victoria 0,00-1,90 Y compris l'embr. Saanich	1,90	1990-R-37 90/01/29	Abandon le 28 février 1990.
(CP) Princeton	Penticon-Spences Bridge 0,0-177,8 Y compris l'embr. Okanagan Falls 0,5-12,8	190,1	1990-R-318 90/06/21	Abandon le 21 juillet 1990.
(CP) Boundary ³	Robson West-Grand Forks 30,7-92,6 Grand Forks-Midway 93,85-126,6 Y compris l'embr. Carmi	97,05	484-R-1990 90/09/10	Abandon le 10 décembre 1990.
(CP) Boundary ³	Tronçon Grand Forks 92,60-93,85 Y compris l'embr. Carson	3,25	484-R-1990 90/09/10	Maintien en exploitation

1, 2, & 3 : Compris dans une demande.

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêt	Décision
(CN) Marmora	Pictou-Trenton 0,05-30,15 y compris l'embr. Bethlehem 0,00-4,23 y compris l'embr. Lake Ontario Cement Lead 0,00-1,34	35,67	1990-R-579 90/10/17	Rejeté.
(CN) Uxbridge ²	Lindsay-Stouffville 0,00-38,88 y compris l'embr. Campbellford 85,18-86,28 y compris l'embr. Haliburton 0,00-0,53 y compris l'embr. Lindsay River 0,00-3,20 y compris l'embr. Lindsay Industrial 0,00-2,50	46,21	1990-R-588 90/10/18	Arrêté 1990-R-588 modifié par lettre- décision en date du 28 décembre 1990. Abandon le 1 ^{er} avril 1991.
(CN) Uxbridge ²	Points milliaires 38,88-Stouffville	1,43	1990-R-588 90/10/18	Maintien en exploitation.
Manitoba				
(CP) Lac du Bonnet	Molson-Lac du Bonnet 43,6-65,7	22,1	1990-R-125 90/04/10	Abandon le 10 mai 1990.
Saskatchewan				
(CP) Coronation	Major-Compeer 22,9-43,1	20,2	1990-R-129 90/04/10	Abandon le 10 mai 1990.
(CP) Empress	Leader-Empress 89,9-111,0	22,1	1990-R-127 90/04/10	Abandon le 10 mai 1990.
(CP) Kisbey	Arcola-Stoughton 0,5-23,3	22,8	1990-R-126 90/04/10	Abandon le 10 mai 1990.
(CN) Preeceville	Preeceville-Kelvington 72,73-112,87	40,14	1990-R-328 90/06/28	Abandon le 28 juillet 1990.
(CN) Central Butte	Moose Jaw Jct-Mawer 39,37-85,00	45,63	1990-R-122 90/04/04	Maintien en exploitation.
Alberta				
(CP) Stirling	Manyberries-Orion 0,0-6,0	6,0	1990-R-128 90/04/10	Abandon le 10 mai 1990.

TABLEAU 3

ARRÊTÉS ET DÉCISIONS, 1990
ABANDON D'EMBRANCHEMENTS

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêt	Décision
Nouvelle-Écosse				
(CP) Kentville ¹	Kentville-Annapolis Royal 4,60-58,4	53,8	1990-R-82 90/02/27	Abandon le 27 mars 1990.
(CP) Yarmouth ¹	Annapolis Royal-Yarmouth 0,0-86,6	86,6	1990-R-82 90/02/27	Abandon le 27 mars 1990.
(CN) Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool 42,25-109,07	66,82	172-R-1990 90/03/29	Abandon le 29 mars 1991.
	Les emb. Lunenburg, Blue Rocks, Yarmouth et Liverpool Town	10,02	172-R-1990 90/03/29	Abandon le 28 avril 1990.
Québec				
(CN) Chalais	Franquet-Chalais 72,06-169,40	97,34	45-R-1990 90/01/31	Maintien en exploitation
Ontario				
(CN) Burford Spur	Brantford-North Burford 3,35-11,00	7,65	1990-R-484 90/09/06	Maintien en exploitation
(CN) Taschereau	La Sarre-Cochrane 99,00-181,42	82,42	486-R-1990 90/09/17	Abandon le 17 septembre 1991.
(CN) Meaford	Barrie-Collingwood 1,09-31,40 y compris l'embr. Penetang 0,00-2,00 y compris l'embr. Pretty River 0,00-0,92	33,23	1990-R-521 90/09/20	Maintien en exploitation

TABLEAU 2

PAIEMENTS POUR 1989 VERSÉS AU 31 DÉCEMBRE 1990
LOI SUR LES CHEMINS DE FER ET LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX

Type de paiements	Total	\$
<i>Loi sur les chemins de fer</i>		
Article 270		
(Service de trains de voyageurs)	6 049 669	
Article 281		
(Tarifs de l'Est)	18 758 839	
Total partie I	24 808 508	
<i>Loi de 1987 sur les transports nationaux</i>		
Article 178		
(Embranchements)	20 538 790	
Total partie II	20 538 790	
TOTAL	45 347 298	

TABLEAU 1

PAIEMENTS, 1990
LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

Période	Compagnie des chemins de fer Canadien	Canada nationaux du fer	Compagnie des chemins de fer Canadien	BC Rail Limited	Central Western Railway	Southern Rail Cooperative	Total
Décembre 1989 ⁽¹⁾	27 170 824,85	23 084 569,53	213 930,90	120 682,29	25 862,63	50 615 870,20	
Janvier 1990	28 758 501,91	21 213 357,68	342 749,20	117 750,10	29 485,86	50 461 844,75	
Février	25 573 842,28	19 266 563,20	197 868,10	203 651,27	17 514,50	45 259 439,35	
Mars	29 314 625,80	24 405 671,78	375 827,71	178 806,26	3 333,06	54 278 264,61	
Avril ⁽²⁾	31 000 851,07	30 693 584,69	269 246,97	133 342,45	25 322,35	62 122 347,53	
Mai	37 122 198,43	36 701 208,48	194 016,36	194 502,28	25 465,17	74 237 390,72	
Juin	31 496 856,41	31 518 978,13	199 095,34	143 022,24	18 736,84	63 376 688,96	
Juillet ⁽³⁾	30 868 467,36	24 044 685,19	302 475,25	193 530,27	20 891,96	55 430 050,03	
Août	22 126 618,96	17 411 177,79	183 141,38	53 108,07	16 676,41	39 790 722,61	
Septembre	19 516 345,63	17 794 480,02	13 609,64	80 363,87	19 375,60	37 424 174,76	
Octobre	24 564 818,16	23 794 783,39	229 859,92	91 973,35	40 613,07	48 722 047,89	
Novembre	28 187 363,32	34 959 316,66	189 883,65	95 762,31	19 130,42	63 451 456,36	
Total	335 701 314,18	304 888 376,54	2 711 704,42	1 606 494,76	262 407,87	645 170 297,77	

- (1) Paiements versés à la Compagnie des chemins de fer nationaux et au Canadien Pacifique Limited en décembre 1989 conjointement avec les paiements versés en janvier, février et mars 1990 en vertu du *Règlement sur les versements aux compagnies de chemins de fer*.
- (2) Le mois d'avril 1990 comprend le paiement de l'acompte à la Central Western Railway à l'égard de la campagne agricole 1988-1989 se terminant le 31 juillet 1989.
- (3) Le mois de juillet 1990 comprend les paiements définis de l'acompte à la Compagnie des chemins de fer nationaux, au Canadien Pacifique Limited et au BC Rail Limited à l'égard de la campagne agricole 1989-1990 se terminant le 31 juillet 1990.

Embranchements et paiements aux services de transport ferroviaire de passagers

- En 1990, l'ONT a effectué des déterminations totalisant une somme globale de 35 millions de dollars pour le paiement de subventions destinées aux embranchements ferroviaires déficients, et 5,8 millions de dollars pour les services de transport de passagers. La somme des paiements pour 1990 totalise 40,8 millions de dollars.
 - Les paiements définits pour le Chemin de fer QNS & L ont été effectués pour les années 1985 à 1987. Par ailleurs, les paiements définits des embranchements du CN de 1985 à 1987, ainsi que ceux du CP de 1987, ont été versés en 1990.
- d'entretien de l'infrastructure exécutés suivant un arrêté de l'Office. La Direction générale fera un examen global des taux individuels ainsi que des problèmes de méthodologie non résolus.
- En 1990, l'ONT a effectué les paiements définits relatifs au transport vers l'est pour 1989.

Frais facturés à VIA Rail Canada

Le ministre des Transports a ordonné à l'Office de vérifier annuellement les frais engagés par le CP et le CN à l'égard de services voyageurs au Canada fournis à VIA Rail Canada. L'ONT détermine les frais approuvés qui seront utilisés par Transports Canada pour établir la facturation des frais, conformément aux ententes d'exploitation conclues entre VIA Rail et le CN et le CP.

En 1990, l'ONT a calculé le taux des factures finales pour les années 1985 à 1988 conformément au *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et aux recommandations de l'examen des coûts de VIA Rail. Le ministre des Transports a été informé du règlement de la facture des déterminations contenues dans le rapport de ces frais.

Ce calcul final des frais a permis de rattraper le retard dans le paiement des factures causé par l'examen des coûts de VIA Rail.

Autres réalisations

- Conformément au décret en conseil et à la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'ONT a publié le barème de 1990, établissant des tarifs compensatoires minimaux pour le transport des produits dérivés du colza canola.
- L'ONT a décidé d'indexer les taux de location pour obtenir les nouveaux taux devant figurer dans les Directives de l'Annexe « A » de janvier 1991. Ces dernières servent à déterminer les indemnités à verser pour les projets de construction ou

transport du grain ». L'Office doit faire rapport annuellement au ministre des Transports.

En 1990, l'objectif consistait à accroître la portée du programme et à fournir une information plus complète et circonscrite de ces activités. Cette initiative s'est traduite par une amélioration de l'information sur les activités ferroviaires, une plus grande couverture par l'ONT des réunions des producteurs et un resserrement des vérifications et de la surveillance.

En 1990, l'Office a fait rapport au ministre à propos de la vérification des investissements réels des compagnies ferroviaires pour 1989 et de l'évaluation des plans généraux d'investissement pour 1990 et 1991. L'Office a aussi fait rapport sur les dépenses d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain en 1988.

Selon les rapports de l'ONT, le ministre des Transports peut prélever une retenue de garantie sur des paiements aux compagnies de chemin de fer lorsque les dépenses sont injustifiées. Quand le ministre acquiert la certitude que les dépenses sont justifiées, la retenue de garantie peut être remise à la compagnie de chemin de fer.

Au début des années 1980, le réseau de transport du grain du Canada s'était détérioré et le service était devenu inadéquat. Le gouvernement fédéral a alors adopté la *Loi de 1984 sur le transport du grain de l'Ouest* et introduit le Programme de remise en état des embranchements. La LTGO assurait aux compagnies de chemin de fer des rendements attractants sur le transport du grain destiné à l'exportation. En retour, les transporteurs prenaient la responsabilité d'un programme d'investissement massif de capital dans l'infrastructure d'une grande ligne ferroviaire.

Les programmes de contrôle du grain de l'Ouest de la Direction générale fournissent au ministre des Transports des renseignements stratégiques sur l'état des réseaux ferroviaires du Canada. Le niveau des investissements et des dépenses est vérifié et évalué, et des prévisions sont analysées. Les rapports de contrôle de l'Office permettent au ministre de prendre les mesures qui s'imposent pour assurer un service adéquat.

On se sert du calcul des coûts de l'année de référence 1988 par l'ONT pour établir les barèmes annuels pour les quatre campagnes agricoles subséquentes (1990-1991 à 1993-1994) en indexant les coûts de l'année de référence à l'aide d'un indice composite des prix. Ce barème détermine le prix que les producteurs agricoles de l'Ouest doivent payer pour faire transporter leur grain par chemin de fer et établissent la quote-part du gouvernement du Canada à l'endroit des compagnies ferroviaires.

Décision sur le coût de la production en fonction de la LTGO

Pendant l'examen des coûts de 1990, l'Office a rendu une décision marquante modifiant considérablement la méthode de calcul des coûts de l'année de référence pendant l'examen quadriennal des coûts. Cette décision, mieux connue sous le nom de décision concernant les gains de productivité, éliminait certains coûts mesurables (dont on sait qu'ils ne se répèteront pas les années suivantes) du calcul des coûts de l'année de référence. Les compagnies de chemin de fer ne subissent pas ces coûts et dorénavant, elles n'en seront plus dédommagées.

Dans une autre décision, l'ONT évaluait ces coûts à 18,5 millions de dollars pour l'année de référence 1988. Dans sa décision, l'Office estimait que les compagnies de chemin de fer avaient encassé des bénéfices de près de 227 millions de dollars parce que ces coûts étaient inclus dans le calcul des coûts de l'année de référence 1984.

En mars 1990, le CN et le CP ont fait appel de la décision de l'Office devant la Cour d'appel fédérale. La Cour a rejeté unanimement les arguments des compagnies ferroviaires et a maintenu la décision de l'Office.

Vérification des investissements et dépenses dans le transport du grain de l'Ouest

En vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, l'ONT examine et vérifie les dépenses d'entretien liées au transport ferroviaire sur les embranchements tributaires du transport du grain, ainsi que les investissements des compagnies de chemin de fer dans les installations et l'équipement destinés au transport du grain de l'Ouest, afin d'assurer le maintien d'un réseau ferroviaire fiable et efficace, adapté à l'évolution des besoins futurs en matière de

important processus de validation sur le terrain. La Direction générale vérifie également les systèmes de bordereau du CN et du CP.

En juin 1990, la Direction générale a été chargée, en vertu d'une entente avec Transports Canada, de déterminer les paiements dus à la Southern Rails Cooperative Limited pour couvrir les mouvements ferroviaires entre le 18 décembre 1989 et le 31 juillet 1991. Les paiements ont totalisé 262 407 \$ en 1990. De plus, l'ONT a déterminé le rajustement limitant la part des expéditeurs, lequel protège l'expéditeur pendant les années où les prix du grain sont bas, et il a fait rapport au ministre des Transports concernant le rajustement du CN. L'Office a rendu publique une décision mentionnant tous les embranchements ferroviaires tributaires du grain pour la campagne agricole 1990-1991.

Examen des coûts de la LTGO

L'ONT doit procéder à un examen quadrannuel pour déterminer les coûts du transport par chemin de fer du grain de l'Ouest jusqu'à Vancouver, Prince Rupert, Thunder Bay et Churchill. L'examen de 1990 a permis de déterminer les coûts de 1988, l'année civile la plus récente à l'égard de laquelle l'ONT dispose de données de coûts utiles.

L'examen des coûts de 1990 par l'ONT a permis d'établir les coûts variables afférents au volume pour le transport du grain par chemin de fer, ainsi que les coûts variables afférents aux lignes pour les embranchements tributaires du transport du grain. L'Office a aussi fait des recommandations au ministre des Transports sur le niveau de la contribution aux coûts fixes et a évalué le bien-fondé de facteurs ayant servi à déterminer le montant du rajustement du CN. Ensemble, les coûts afférents au volume (incluant la contribution aux coûts fixes) et les coûts afférents aux lignes constituent les coûts de l'année de référence.

Dans le calcul des coûts pour l'année de référence 1988 par l'ONT, il y a eu des rejets de frais ferroviaires qui ont réduit de plus de 120 millions de dollars les coûts admissibles totaux. Pendant l'examen des coûts, l'Office a rendu cinq décisions relatives aux coûts exceptionnels, connus et mesurables, au ratio investissement net/investissement brut, à la réduction des coûts des équipes et au coût du capital (surplus d'impôt reporté et gains extraordinaires, fonds de roulement et risques afférents au transport du grain). En outre, le calcul des coûts unitaires et des unités de service de l'ONT a entraîné d'importants rejets.

Autres questions

poursuivies en 1990.

La Ontario Mid-Western Railway Company a présenté une offre d'achat pour la subdivision Owen Sound du CN. Les négociations entre les parties se sont

La Direction générale a reçu neuf nouvelles demandes pour déterminer si certaines lignes de chemin de fer étaient des embranchements, des épis, des voies d'évitement ou d'autres types de voie. Elle a fait des déterminations dans trois cas. En outre, elle s'est prononcée sur quatre des cinq demandes de détermination qui avaient été reportées de 1989.

En 1990, l'Office a aussi reçu 69 demandes d'enlèvement de gares. Onze d'entre elles ont été étudiées et deux autres, reportées de 1989, ont été réglées.

Le barème annuel de l'ONT fixe les frais totaux de transport ferroviaire du grain entre différents points d'expédition des Prairies et des ports canadiens d'exportation. Pour chaque point, le prix total est divisé pour établir d'une part le prix que la compagnie de chemin de fer demande aux producteurs et, d'autre part, la proportion qui sera versée sous forme de subvention du gouvernement fédéral. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) détermine comment calculer ces barèmes et comment indemniser les compagnies de chemin de fer.

Au printemps de 1990, l'ONT a publié le barème annuel pour la campagne agricole de 1990-1991. Ce dernier a été obtenu en indexant les coûts de l'année de référence 1988 à l'aide d'un indice composite des prix et d'une prévision du tonnage fournie par l'Office du transport du grain. Cet index tient compte de l'augmentation annuelle de tous les frais ferroviaires incluant la main-d'œuvre, le carburant, le matériel et les coûts d'immobilisation. Au début de 1990, des représentants de l'industrie ont eu l'occasion de discuter du rapport de consultation du barème de 1990-1991.

En 1990, les versements de subventions au CN, au CP, à la BC Rail, à la Central Western Railway et à la Southern Rails Cooperative, en vertu de la LTGO, ont réduit de 645,2 millions de dollars les coûts du transport du grain de l'Ouest pour les producteurs. Ces versements ont exigé le traitement de quelque 350 000 réclamations de mouvements de wagon de chemin de fer, par l'entremise de programmes et de banques de données informatisées, ainsi qu'un

D'autres démarches entreprises sont décrites ci-dessous :

- Le CN a reçu l'autorisation d'abandonner l'exploitation de 232,7 milles de voie ferrée, soit 1,2 p. cent de l'ensemble de son réseau. Le CP a abandonné 428 milles, soit 3,2 p. cent de son réseau en 1990. De plus, l'abandon de l'exploitation de 92 milles de voie ferrée dans l'Ouest canadien n'était pas soumis à la règle du 4 p. cent. En vertu de la Loi, le nombre total de milles de voie ferrée pouvant être abandonnée ne peut excéder 4 p. cent de l'ensemble du réseau d'un chemin de fer par année.

- Le calcul du barème annuel 1990-1991 pour le transport du grain de l'Ouest a été complété en avril 1990. Le calcul du barème de 1990 des produits dérivés du colza canola a été publié en janvier.

- La Loi sur le transport du grain de l'Ouest prévoit que l'ONT doit procéder à un examen des coûts de transport du grain de l'Ouest tous les quatre ans afin de déterminer les coûts de transport du grain par chemin de fer. En mars 1990, l'ONT a terminé le dernier examen quadriennal et a fait rapport au ministre des Transports à propos de la détermination de l'année de référence 1988.

La Direction générale est constituée de quatre directions, soit celle de la Gestion des programmes et Coordination, de la Rationalisation du réseau ferroviaire, des Prix et des Paiements et, enfin, celle des Services de vérification.

Rationalisation du réseau ferroviaire

Abandon de lignes ferroviaires

La Loi de 1987 sur les transports nationaux autorise l'Office à rendre des décisions concernant les demandes d'abandon partiel ou total de lignes de chemin de fer. Avant de rendre sa décision, l'Office doit tenir compte d'un grand nombre de facteurs, notamment la rentabilité actuelle et future de la ligne, les besoins en services de transport des expéditeurs, la gestion des coûts ferroviaires et la réduction des subventions fédérales.

L'abandon de lignes de chemin de fer peut prêter à la controverse. L'ONT est conscient de l'importance capitale que revêt la consultation des parties intéressées afin de gérer efficacement ce volet de cette activité.

Demandes de cession

En outre, en 1990, l'Office a autorisé un transporteur américain, la CSX Transportation Inc., à abandonner sept milles de voie. En 1990, l'Office a reçu cinq demandes de cession de voies. La Guelph Junction Railway Company a déposé une demande afin de céder sa subdivision Goderich à la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company. Le CN a fait une demande pour céder à la Consolidated Rail Corporation des tronçons de sa subdivision Massena. La CSX Transportation Inc. a fait une demande pour céder au CN deux tronçons de sa subdivision n° 1. Le CN a présenté une demande de cession de tronçons de ses subdivisions Taschereau, Kapuskasing et Pagwa à la Ontario Northland Transportation. Le CP et la Calgary and Edmonton Railway Company ont présenté une demande pour vendre un tronçon de la subdivision Lacombe et la subdivision Coronation à la Central Western Railway.

En 1990, le CN a demandé à l'Office de rendre des décisions d'abandon à l'égard de 812 milles de voie. De ce nombre, 803 milles étaient soumis à la règle du 4 p. cent, soit 4,1 p. cent du réseau. L'Office a autorisé l'abandon de 232,7 milles de voie, soit 1,2 p. cent du réseau, et en a ordonné le maintien en service de 185 milles, soit 1 p. cent du réseau. De plus, l'abandon de 222,6 milles supplémentaires, soit 1,2 p. cent du réseau, est prévu pour 1991. Une demande d'abandon de 36 milles de voie, soit 0,2 p. cent, a été rejetée. Neuf demandes d'abandon, représentant 306 milles ou 1,6 p. cent du réseau, seront étudiées en 1991.

En 1990, l'Office a reçu cinq demandes de cession de voies. La Guelph Junction Railway Company a déposé une demande afin de céder sa subdivision Goderich à la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company. Le CN a fait une demande pour céder à la Consolidated Rail Corporation des tronçons de sa subdivision Massena. La CSX Transportation Inc. a fait une demande pour céder au CN deux tronçons de sa subdivision n° 1. Le CN a présenté une demande de cession de tronçons de ses subdivisions Taschereau, Kapuskasing et Pagwa à la Ontario Northland Transportation. Le CP et la Calgary and Edmonton Railway Company ont présenté une demande pour vendre un tronçon de la subdivision Lacombe et la subdivision Coronation à la Central Western Railway.

De ces cinq demandes, trois ont été approuvées et deux, dont celle concernant la Ontario Northland et la Central Western Railway, seront complétées au début de 1991.

DIRECTION DES SUBVENTIONS AU TRANSPORT

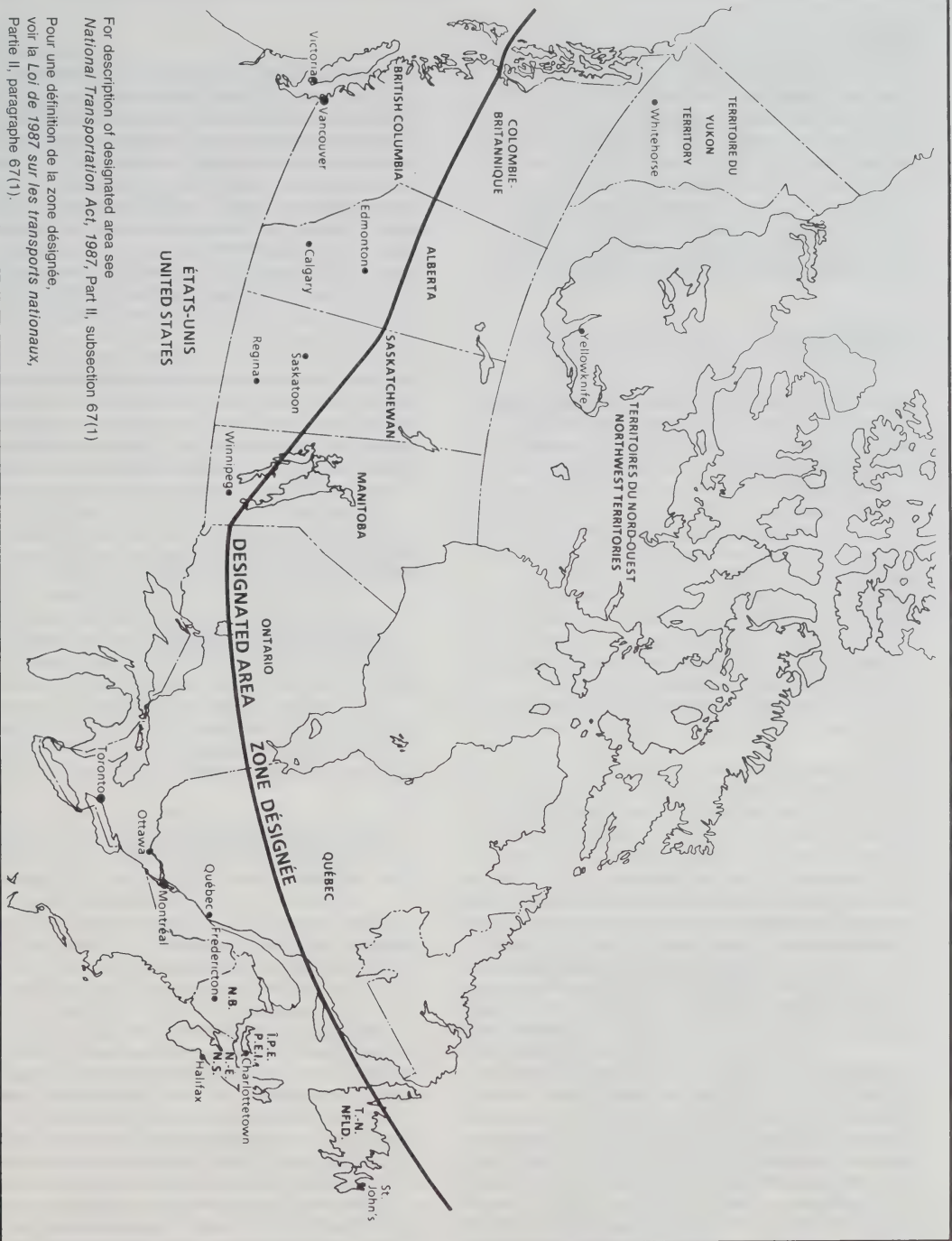
La Direction générale des subventions au transport gère des programmes du gouvernement fédéral ayant trait aux prix statutaires, aux paiements de subventions pour des services de transport ferroviaire, au contrôle des coûts ferroviaires et à la rationalisation du réseau ferroviaire canadien. La Direction générale vérifie la comptabilité ferroviaire et les dossiers financiers pour déterminer les coûts du transport du grain de l'Ouest, les pertes engendrées par l'exploitation de services non rentables, les frais facturés à VIA Rail Canada, les investissements ferroviaires et les niveaux de dépenses pour le transport du grain de l'Ouest.

Ces attributions découlent de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

En 1990, des subventions totalisant 687,8 millions de dollars, dont la ventilation est exposée ci-dessous, ont été versées sous l'égide de la Direction générale.

- 645,2 millions de dollars en paiements de soutien financier afin de réduire les coûts du transport du grain de l'Ouest par chemin de fer pour les producteurs canadiens.
- 35 millions de dollars pour compenser les pertes financières conséquentes à l'exploitation d'embranchements ferroviaires maintenus à titre de services publics.
- 1,8 million de dollars pour subventionner le transport vers l'est de grain et de farine destinés à l'exportation.
- 5,8 millions de dollars pour compenser les pertes qu'ont subies les services de transport ferroviaire de passagers autres que ceux de VIA Rail.

CARTE DU TERRITOIRE CHOISI



En 1990, la Direction générale a pris part à une multitude d'activités dans le domaine du transport aérien international. Elle a soutenu l'ONT dans ses fonctions administratives de l'aéronautique canadienne aux termes des accords de transport aérien bilatéraux et du *Règlement sur les transports aériens*. Dans ce cadre, la Direction générale a examiné un certain nombre d'accords commerciaux de services aériens se rapportant au partage de codes, aux réservations de capacité, à la location avec équipement, au partage des recettes, et au volume. Elle a participé à d'autres activités destinées à assurer une mise en œuvre et une administration harmonieuses des accords. La Direction générale a notamment échangé des informations telles que données statistiques, types de représentation des services aériens, taxation, douane, ventes et transfert des fonds. Elle a également représenté l'ONT lors des pourparlers bilatéraux avec huit pays, soit la Jordanie, l'Égypte, le Brésil, l'Argentine, l'Italie, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les États-Unis.

La Direction générale conseille Transports Canada en matière d'élaboration de politiques concernant la location avec équipement, le partage de codes, les intérêts dans des lignes aériennes étrangères, le renouvellement des licences de transporteurs - vols transfrontaliers régionaux, locaux et de navette. Elle agit aussi comme consultante sur diverses questions comme les effets de la TPS sur les ententes de transport aérien, les effets sur les négociations commerciales multilatérales du GATT sur les initiatives en matière de services ainsi que les protocoles et les conventions sur les limites de la responsabilité des compagnies aériennes. La Direction générale était représentée au sein d'un groupe de travail interministériel présidé par Transports Canada qui a travaillé à l'élaboration d'une politique et de règlements concernant les systèmes de réservation informatisés. Enfin, elle agit comme consultante auprès de l'ONT à propos des licences et de toute autre question reliée au contrôle de l'application.

La Direction générale collabore étroitement avec les organismes de réglementation étrangers en vue de faciliter les vols affrétés et uniformiser les règles en ce domaine. En 1990, ce travail a consisté en l'administration des ententes conclues en 1988 avec la France relativement aux vols affrétés ainsi qu'en des tentatives d'élimination des restrictions aux vols affrétés avec réservation anticipée imposées par le Venezuela et la Jamaïque. À la suite de consultations avec les administrations aériennes du Royaume-Uni, on a élaboré une proposition pour uniformiser les règles régissant les vols affrétés entre le Canada et le

La Direction générale continue d'appuyer la participation du Canada à des forums internationaux comme le Conseil et le Comité des transports aériens de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). De plus, elle a participé, en septembre 1990, à la réunion du groupe du transport aérien sur les négociations multilatérales touchant les échanges de services, à la 28^e assemblée de l'OACI, qui s'est tenue à Montréal en octobre 1990, ainsi qu'à la conférence canado-américaine de novembre 1990 des représentants de l'industrie et du gouvernement sur les questions de facilitation. Par ailleurs, le personnel de la Direction générale a présidé deux comités interministériels liés aux activités de l'OACI, en l'occurrence le Comité national de la facilitation et le Comité des activités de l'OACI relatives au droit aérien international, et en a dressé le plan de travail.

fondé sur le risque, conçu pour s'assurer que tous les transporteurs titulaires d'une licence délivrée par l'ONT font l'objet d'une vérification périodique par un enquêteur. Le nombre de transporteurs à inspecter, le facteur de risque attribué à chaque compagnie et les ressources humaines et financières disponibles déterminent la fréquence des vérifications. C'est l'Administration centrale qui établit le calendrier des vérifications après consultation auprès des enquêteurs. Le PPT touche les transporteurs aériens établis au Canada, les exploitants de services d'approvisionnement par eau dans le Nord et les opérateurs de produits. Les vérifications visent particulièrement les infractions à la Loi de 1987 sur les transports nationaux et au Règlement sur les transports aériens. On cherche surtout à déceler les irrégularités sur le plan des assurances et à repérer les exploitants qui n'ont pas de certificats d'exploitation valides de Transports Canada. On prévoit élargir la portée du programme pour englober l'application du règlement concernant le transport des personnes handicapées dès qu'il aura été adopté.

Le Programme des enquêtes ciblées porte sur les transporteurs soupçonnés d'illégalités. Les enquêtes ciblées sont normalement menées à la suite d'information reçue ou d'observations faites par un enquêteur au cours de vérifications périodiques. La plupart de ces enquêtes visent des transporteurs exploitant sans licence un service aérien offert au public ou des transporteurs titulaires de licences contrevenant aux termes et aux conditions de leurs licences. Dans les deux cas, c'est le public qui est pris en otage puisqu'il est fort probable que les assurances du transporteur, si jamais il est assuré, ne seraient pas valides en cas d'accident. Ces activités illégales placent aussi le transporteur titulaire d'une licence, qui respecte la Loi, en situation désavantageuse par rapport à ses concurrents qui opèrent dans l'illégalité. Quand les soupçons s'avèrent fondés, on confie normalement le cas à la GRC qui s'occupe des poursuites.

Les projets spéciaux contiennent un volet éducatif du public, d'autres organismes d'application de la Loi, comme la GRC et Douanes Canada, et certains organismes provinciaux tels les ministères des ressources naturelles. Ce volet du programme comprend les différentes tâches étrangères au contrôle de l'application de la Loi que les employés des districts sont appelés à effectuer occasionnellement, notamment apporter un soutien lors des sondages annuels, retracer les transporteurs inactifs ou apparemment inactifs, livrer des lettres et des avis juridiques, etc.

ACCORDS DE SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

PPT	Vérifications périodiques terminées	196	81	PEC	Enquêtes ciblées terminées	110	81	PRS	Demandes de renseignements	3 902	7
									Ateliers et séances d'information		

La Direction générale continue de travailler en étroite collaboration avec Transports Canada et la GRC dans le cadre des enquêtes menées en vertu des parties II et V de la Loi de 1987 sur les transports nationaux et de ses règlements d'application. De plus, elle collabore étroitement avec Revenu Canada (Douanes et Accise) sur des questions touchant les vols transfrontaliers. Soucieux de coordonner les efforts dans ce domaine, l'Office a ratifié des protocoles d'entente avec Transports Canada et la GRC au sujet du contrôle de l'application de la Loi.

Comme l'actuel programme de contrôle de l'application de la Loi est entré en vigueur le 1^{er} avril 1990, les données ci-après ne couvrent que la période comprise entre le 1^{er} avril et le 31 décembre 1990 :

La Direction générale étudie, évalue et soumet des recommandations en matière d'exploitation de services aériens internationaux, en vue des négociations bilatérales touchant les services aériens. Elle maintient et élabore un système automatisé d'information sur les accords bilatéraux ayant trait aux services aériens. Avec d'autres ministères, la Direction générale participe à la négociation d'accords bilatéraux sur les services aériens avec les gouvernements étrangers. Elle veille également à la mise à exécution et à l'administration de ces accords, suivant les attributions que confèrent à l'Office les accords ou la Loi en tant qu'administration de l'aéronautique du Canada chargée de la réglementation économique. La Direction générale consulte les administrations étrangères de l'aéronautique responsables de la réglementation économique des services internationaux et défend, d'un point de vue réglementaire, les intérêts du Canada aux réunions de l'aviation civile internationale.

Examens annuels

En 1990, la Direction générale a mené le second examen annuel de l'ONT, couvrant l'année 1989. Pour mener à terme cet examen, la Direction générale a tenu des réunions avec des entreprises, des associations, des groupes représentant l'industrie et les gouvernements. Elle a analysé les renseignements les plus récents sur les transports provenant du gouvernement et du secteur privé, ainsi que les résultats d'une enquête de grande envergure.

Pour la troisième année, la Direction générale a élargi le cadre de l'enquête menée auprès des expéditeurs, des transitaires, des conférences maritimes, des usagers des services aériens, des agents de voyage et des localités du Nord. Elle a interviewé, une fois de plus, au-delà de 130 transporteurs routiers, des associations provinciales, régionales et nationales de camionnage, des bureaux de licences et des ministères des Transports provinciaux, des régies de tarification et des associations de propriétaires exploitants.

Le personnel a consulté sur place les expéditeurs du Nord utilisant les services d'approvisionnement des réseaux de l'Altabasca et du Mackenzie, les transporteurs offrant ces services, un échantillon de transporteurs et de passagers aériens du Nord, de même que la communauté.

ENQUÊTES RÉGIONALES

La Direction générale est chargée de l'administration d'un programme à trois volets visant à inciter les compagnies de transport à respecter la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Six bureaux régionaux, situés à Moncton, Montréal, Toronto, Thunder Bay, Whitehorse et Vancouver, se chargent de l'application du programme. De la région de la Capitale nationale, un petit groupe de l'Administration centrale les soutient dans leur travail.

Le programme lui-même se divise en trois volets :

- Le Programme de la vérification périodique des transporteurs (PVP)
- Le Programme des enquêtes ciblées (PEC)
- Les Projets régionaux spéciaux (PRS)

Le Programme de vérification périodique des transporteurs (PVP) est un système de vérification

dans le permis en fonction de la sécurité et de l'impact environnemental du productuc.

Au cours de l'année, une demande de permis relatif aux productuc a été déposée. L'Office a soumis des recommandations au ministre concernant deux demandes de permis pour la construction et l'exploitation de petits productuc; l'une de ces demandes a été déposée en 1989. Deux permis ont été émis par le ministre.

ANALYSE ET SUIVI

De 1988 à 1991, l'ONT doit procéder à un examen annuel de l'application de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, de la Loi sur les chemins de fer modifiée, de la Loi sur les transports conférences maritimes, de la Loi sur les transports routiers et de toute autre loi du Parlement touchant la réglementation d'un mode de transport relevant de la responsabilité du ministre des Transports. La Direction de l'analyse et du suivi de l'industrie a reçu pour mission d'effectuer ces examens.

Lors de ces examens, la Direction générale doit tenir compte des objectifs de la politique globale de l'Office. Les examens annuels, menés à l'échelle nationale et régionale, touchent les aspects suivants :

- les modifications des tarifs des transporteurs;
- les changements du niveau du service fourni par les transporteurs aux expéditeurs et aux voyageurs;
- les changements au niveau de la structure et de l'efficacité de l'industrie des transports, notamment le nombre de transporteurs qui ont commencé et qui ont cessé leurs opérations;
- les changements concernant les niveaux de l'emploi dans l'industrie des transports;
- les délais nécessaires pour l'étude des demandes, plaintes ou autres questions soumises à l'Office en vertu de toute loi fédérale;
- l'effet des articles 134 à 142 de la LTN 1987 sur les recettes, les investissements en immobilisations et les niveaux de service des compagnies ferroviaires;
- toute autre question soumise par le ministre à l'Office.

Certificats d'aptitude et certificats de nécessité et d'utilité publiques

La Direction générale s'occupe du traitement des demandes présentées par les compagnies ferroviaires en vue d'obtenir des certificats d'aptitude et des certificats de nécessité et d'utilité publiques. Dans le cas d'une demande de certificat d'aptitude, l'ONT s'assure que la compagnie ferroviaire en question possède l'assurance requise. Les décisions doivent être prises dans les 120 jours suivant la réception des demandes lorsque le demandeur possède l'assurance requise, à la satisfaction de l'Office. Dans le cas d'une demande de certificat de nécessité et d'utilité publiques, la Direction générale veille à ce que ladite compagnie publie un avis public. Une fois les plaidoiries terminées, elle analyse les aspects économiques et financiers de la demande et détermine si elle sert bien l'intérêt public.

Pendant l'année, trois demandes pour un certificat d'aptitude ont été reçues. Une demande a été retirée, une autre est à l'étude et une troisième fera l'objet d'une audience publique. Un certificat a été émis à la suite d'une demande déposée en 1989. Aucune demande pour un certificat de nécessité et d'utilité publiques n'a été reçue.

Avis d'accord de cession de lignes de chemin de fer

La Direction générale traite les avis d'accords de cession de lignes ferroviaires à une compagnie ferroviaire récemment incorporée et recommande à l'Office l'acceptation ou le rejet de ceux-ci, selon qu'ils servent ou non l'intérêt public. Dès la réception de l'avis, l'Office a six mois pour approuver ou rejeter l'avis d'accord de cession. Au cours de l'année, aucun avis d'accord de cession à des compagnies ferroviaires récemment incorporées n'a été déposé.

Délivrance des permis relatifs aux produits

La Direction générale traite les demandes de construction et d'exploitation de produits et formule des recommandations au ministre des Transports relativement à ces demandes de permis, au plus tard 120 jours après la parution de l'avis public. Ces recommandations spécifient également quels sont les termes et les conditions qui devraient être inclus

Nombre de licences pour le transport maritime dans le Nord au 31 décembre 1990

7

Dispenses temporaires, cabotage, droits de douane et Loi d'urgence sur les approvisionnement en énergie

Selon la partie X de la Loi sur la marine marchande du Canada, dont l'application relève de Revenu Canada, le cabotage est réservé aux navires canadiens. Par contre, si aucun navire canadien n'est disponible, un navire étranger peut prendre part au cabotage, conformément à l'ordonnance d'exemption sur le cabotage. Sur demande d'utilisation de navires étrangers, la Direction générale entreprend des recherches auprès de l'industrie et soumet ensuite au ministre du Revenu ses recommandations touchant la disponibilité de navires convenables battant pavillon canadien. Elle fait aussi l'utilisation de navires non dédouanés dans les eaux canadiennes et au recours à des navires d'immatriculation étrangère pour des activités commerciales maritimes autres que le cabotage.

Dans les cas d'urgence, aux termes de la Loi d'urgence sur les approvisionnements en énergie, l'Office de répartition des approvisionnements en énergie consulte la Direction générale. L'ONT peut ordonner ou autoriser l'utilisation de navires canadiens et étrangers pour assurer un approvisionnement satisfaisant de produits contrôlés, tels que définis dans la Loi d'urgence sur les approvisionnements en énergie.

Nombre de demandes de dispense - Règlement d'exemption pour le cabotage

Reçues en 1990	63
Aggravées	44
Rejetées	3
Retirées	12
Autres	4

Certains transporteurs aériens effectuant des vols affrétés internationaux non réguliers ont fait faillite en 1990. L'ONT a adopté, pour renforcer la protection des acomptes, une proposition visant à obliger les transporteurs aériens exploitant des services internationaux réguliers, qui effectuent des vols affrétés internationaux non réguliers, à garantir les acomptes à partir du 1^{er} juillet. En conséquence, le nombre de transporteurs aériens actifs offrant la garantie des acomptes est passé de 12 à 26. En outre, les transporteurs aériens qui effectuent des vols affrétés internationaux sont dorénavant tenus de fournir une déclaration, signée par le voyageur ou l'affrèteur, et indiquant que ce dernier a en sa possession l'original ou une copie de l'accord de garantie. Le personnel de l'ONT a aussi entrepris, en 1990, une révision en profondeur des dispositions du *Règlement sur les transports aériens* touchant la garantie des acomptes par le transporteur aérien, en prévision d'une amélioration considérable de la protection des acomptes. Les modifications devraient être publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* au début de 1991.

Par ailleurs, la Direction générale effectue des contrôles et des vérifications afin de s'assurer que les transporteurs aériens ont une assurance-responsabilité suffisante et prend les mesures nécessaires pour qu'ils se conforment aux règlements. Elle peut également demander la suspension ou la révocation de la licence d'un transporteur au moment de la demande initiale ou en cas de non-conformité avec les règlements. La Direction générale a examiné les licences internationales qui devaient être reconduites en 1990.

Statistiques internationales sélectionnées de 1990

Nombre de transporteurs autorisés et de licences

Transporteurs étrangers licenciés au 31 décembre 1990	864
Licences internationales détenues par des transporteurs étrangers et domestiques au 31 décembre 1990	1 641
Demandes de licences	
Reportées de 1989	65
Reçues en 1990	257
Réglées en 1990	240

Décisions et arrêtés

Décisions	240
Arrêts	262
Avis publics	
Demandes	55
Audiences	0
Licences reconduites	832
Licences en dispense	28

Vois affrétés

Types de vols affrétés

En provenance du Canada	91
En provenance de l'étranger	30

Sans participation et à but commun*

En provenance du Canada	711
En provenance de l'étranger	306
Frêt (en provenance du Canada)	2 173
Frêt (en provenance de l'étranger)	2 474

Avec réservation anticipée* (VARA)

En provenance du Canada	137
En provenance de l'étranger	50

Avec réservation anticipée et pour voyages à forfait

En provenance du Canada	860
En provenance de l'étranger	24

Services maritimes d'approvisionnement dans le Nord

La Direction générale s'occupe également de la délivrance des licences pour l'exploitation de services maritimes d'approvisionnement des collectivités situées dans le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie, y compris le lac Athabasca, et dans l'Arctique occidental.

* Les données ne tiennent pas compte des changements apportés aux programmes de vols affrétés.

DÉLIVRANCE DES LICENCES

Demandes de licences

Reportées de 1989	Sud du Canada	11
Nord du Canada		72

Reçues en 1990	Sud du Canada	63
Nord du Canada		257

Réglées en 1990	Sud du Canada	52
Nord du Canada		218

Décisions et arrêts

Décisions		338
Arrêts		172

Avis publics

Demandes		322
Audiences		1

Déclarations de conformité

des compétences		676
-----------------	--	-----

Services aériens internationaux

L'ONT émet des licences et des autorisations temporaires pour l'exploitation de services aériens réguliers internationaux, en conformité avec les accords aériens bilatéraux et les arrangements particuliers. Un requérant doit posséder une autorisation le désignant comme transporteur canadien, une police d'assurance-responsabilité et le certificat d'exploitation réglementaire. S'il s'agit d'un transporteur étranger, il doit être désigné par le gouvernement de son pays. En fonction de l'intérêt public, l'ONT peut également fixer les conditions et les termes relatifs aux licences de services internationaux réguliers.

L'ONT détermine les conditions que doivent respecter les transporteurs de vols affrétés internationaux, délivre les permis et accorde, sur demande, des dispenses relativement à certains permis et licences de vols affrétés internationaux.

Délivrance des licences de services aériens dans le Sud : pour obtenir une licence de transport de passagers ou de marchandises hors de la zone désignée, c'est-à-dire au sud de la ligne de démarcation (voir carte à la page 34), les transporteurs doivent être de citoyenneté canadienne, détenir une police d'assurance-responsabilité réglementaire et un certificat d'exploitation.

Délivrance des licences de services aériens dans le Nord : les exigences mentionnées ci-dessus s'appliquent également aux services aériens à l'intérieur de la zone désignée, située au nord de la ligne de démarcation (voir carte à la page 34). De plus, chaque requête de licence doit faire l'objet d'un avis public. S'il y a opposition, l'ONT doit s'assurer que le nouveau service demandé n'entraînera pas une réduction importante ou une instabilité du niveau de service dans la zone désignée. L'Office a 120 jours pour rendre une décision à la suite d'une contestation. La Direction générale a traité 73 demandes de licence de services aériens intérieurs ayant soulevé des objections.

Nombre de transporteurs autorisés et de licences		
Transporteurs autorisés au 31 décembre 1990		
Sud du Canada ¹	148	
Nord du Canada ²	687	
Nombre total de transporteurs		
aériens intérieurs	835	
Licences détenues par des transporteurs au 31 décembre 1990		
Sud du Canada ³	835	
Nord du Canada ³	971	
Nombre total de licences		
intérieures en circulation	1 806	

¹ Transporteurs qui détiennent uniquement des licences délivrées aux termes du paragraphe 72(1) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux. (Nota : les transporteurs qui utilisent des hélicoptères détiennent des licences délivrées aux termes de la Loi de 1987 sur les transports nationaux. (Nota : la plupart des transporteurs détenant une licence délivrée aux termes du paragraphe 72(2) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux.)

² Transporteurs qui détiennent des licences délivrées aux termes du paragraphe 72(2) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux. (Nota : la plupart des transporteurs détenant une licence délivrée aux termes du paragraphe 72(2) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux.)

³ Licences délivrées aux termes du paragraphe 72(2) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux.

LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET DE L'ANALYSE DU MARCHÉ

Cette direction générale a pour mandat de réglementer l'entrée et la sortie du marché des transporteurs, eu égard aux services et aux régions où la réglementation s'impose, afin de protéger l'intérêt des usagers des services de transport. Sur une base annuelle, elle doit assurer aussi le suivi de l'incidence de la réglementation économique adoptée par l'État sur le réseau canadien des transports.

Au nombre de ses activités figurent l'octroi de licences aux transporteurs canadiens et étrangers pour l'exploitation de services au Canada, le contrôle de l'application des exigences fixées par les règlements et les licences de l'ONT, de même que par les accords internationaux, la participation à la négociation et à la mise en œuvre d'accords internationaux ainsi que le suivi et l'analyse des répercussions de la réglementation économique sur le secteur des transports.

La Direction générale comporte quatre directions : Services intérieurs, Services internationaux, Enquêtes régionales et Analyse et suivi de l'industrie.

La Direction générale assume la responsabilité fonctionnelle de ses employés à l'administration centrale, ainsi que ceux des bureaux régionaux de l'Ouest et de l'Atlantique, lesquels s'occupent des aspects locaux de ses activités. De plus, les enquêteurs régionaux œuvrent au niveau des bureaux de district de l'ONT partout au Canada.

aériens du Canada un examen des politiques susceptibles de poser des obstacles aux possibilités de déplacement des personnes handicapées.

Le personnel de l'ONT conciliera bientôt une enquête concernant l'usage en vol, pour des raisons médicales, d'oxygène fourni par les passagers. À la demande de l'Institut national canadien pour les aveugles, la Direction a entrepris l'examen des besoins en matière de moyens de communication adaptés pour les personnes ayant des déficiences sensorielles.

En outre, la Direction produit une brochure dans laquelle on explique la démarche à suivre pour porter plainte auprès de l'ONT lorsqu'il y a un obstacle indu aux possibilités de déplacement.

Au cours de 1990, la Direction a poursuivi ses

initiatives d'élaboration de normes et de réglementation en vue de rendre le réseau de transport de compétence fédérale accessible aux personnes handicapées. L'ONT a déterminé qu'il y a un obstacle indu au déplacement des personnes handicapées lorsqu'elles doivent payer un tarif additionnel pour le passage des accompagnateurs obligés ou payer des sièges additionnels en raison de leur handicap. L'ONT a rédigé une ébauche de réglementation qui interdira aux transporteurs aériens d'imposer de tels frais additionnels pour les vols intérieurs à bord d'aéronefs de 30 sièges ou plus. Cette ébauche de règlement a été transmise au Bureau de la privatisation et des affaires réglementaires. Une réglementation du même genre, applicable aux petits aéronefs, est encore à l'étude.

Le Règlement sur les conditions de transport des personnes handicapées à bord d'aéronefs de 30 sièges et plus a été présenté au Bureau du Conseil privé en 1989, et les discussions ont pris fin en novembre 1990. La publication préalable dans la *Gazette du Canada* est prévue au début de 1991.

En 1990, les consultations se sont poursuivies avec le comité consultatif spécial de l'Office chargé de participer à l'élaboration de normes d'accessibilité à l'équipement. Il est prévu que le projet de règlement fera l'objet d'une publication préalable au printemps de 1991.

L'ONT a fait part de son intention de réglementer le transport aérien des personnes handicapées à bord de petits aéronefs et d'établir des normes minimales quant à la formation du personnel des services de transport. On élabore la réglementation relative aux normes visant les gares des services de transport.

Le personnel a mené à terme un programme dynamique de réunions, de consultations et de séances d'information auprès des personnes handicapées et des organismes les représentant et ce, afin de faire en sorte que toutes les activités de l'ONT tiennent compte des opinions des personnes handicapées et qu'il y ait une meilleure compréhension de l'ONT et de son rôle. L'ONT a mené des consultations semblables avec l'industrie du tourisme. L'ONT a diffusé les résultats d'une enquête nationale menée auprès des fournisseurs de services de transport. Une enquête nationale auprès des consommateurs et des organismes qui regroupent et représentent les personnes handicapées a été entreprise.

Dans le cadre de ses efforts soutenus en vue d'encourager la collaboration et la compréhension entre les fournisseurs de services de transport, les consommateurs et le gouvernement, l'ONT participe, à titre d'observateur, aux travaux du Comité consultatif du ministre des Transports sur le transport accessible. L'élimination des obstacles indus aux déplacements des personnes handicapées, en collaboration avec les consommateurs et l'industrie, continuera d'être un des aspects importants des activités de la Direction au cours de la prochaine année. Les consultations avec autres gouvernements continueront également à occuper une place importante.

Programme de l'infrastructure ferroviaire

la répartition en fonction des bénéfices respectifs, l'ancienneté, l'interprétation d'éventuelles antériorités et la commodité pour le public ont été invoquées comme motifs.

Services de transport pour les personnes handicapées

La Direction est chargée de l'application des dispositions de la *LTN 1987* modifiée exigeant que les services de transport ne posent pas d'obstacles indus aux déplacements des personnes handicapées. Pour atteindre cet objectif, l'ONT peut adopter, administrer et appliquer des règlements de même qu'enquêter et statuer sur des plaintes présentées par des personnes handicapées. La Direction fait aussi des études sur des questions liées à l'accessibilité au réseau de transport et mène des consultations avec des organismes qui regroupent et représentent des personnes handicapées. De plus, l'ONT a examiné 13 plaintes qui avaient été présentées au cours d'années antérieures. Plus de 80 p. cent des plaintes reçues avaient trait particulièrement au transport aérien. Le restant des plaintes avait trait au transport ferroviaire et aux installations aéroportuaires, tandis qu'une plainte portait sur l'accessibilité des services de traversiers. Les questions abordées étaient fort variées, allant de dommages à des fauteuils roulants à l'insuffisance ou l'absence de formation chez le personnel des transporteurs, en passant par l'accessibilité aux aéronefs, le refus par des transporteurs de transporter une personne handicapée, les places dans les passagers de sortie et l'utilisation, à bord d'aéronefs, d'oxygène fourni par les passagers.

Cette année, l'Office a rendu sa première décision d'importance relativement à un obstacle indu aux déplacements dans le réseau de transport du Canada. L'Office a conclu que la politique de Canadian Partner, consistant à refuser le transport des passagers incapables de se déplacer à bord de certains de ses petits aéronefs, constituait un obstacle indu. L'Office a ordonné au transporteur de faire en sorte que ses installations de transport soient accessibles aux personnes handicapées. Dans la foulée de cette décision, l'ONT a entrepris chez tous les transporteurs

La Direction générale règle, dans le cadre du programme de l'infrastructure ferroviaire, les demandes et les plaintes concernant la construction et la modification des lignes ferroviaires, des passages à niveau et autres infrastructures sous le régime de la Loi sur les chemins de fer, la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer. Elle évalue les demandes et les plaintes déposées par les administrations routières, les compagnies de chemin de fer ou le public en tenant compte de l'utilité publique et des exigences ferroviaires. Elle décide également de la répartition, entre les parties, des coûts afférents et évalue l'impact environnemental des travaux d'infrastructure ferroviaire.

Au cours de l'année écoulée, l'ONT a adopté les *Lignes directrices relatives à la répartition des coûts pour les croisements étiqués*, sur lesquelles se fonderont ses décisions en cas de différends sur la répartition des coûts liés à un projet de croisement étiqué. Ces lignes directrices ont été élaborées après l'examen des mémoires reçus à la suite de la distribution d'un projet de politique auprès de 800 parties intéressées.

En marge du *Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement*, la Direction générale a aussi élaboré l'ébauche de méthodes d'évaluation en matière d'environnement, qui devra être employée relativement aux travaux d'infrastructure ferroviaire exigeant l'approbation de l'ONT. Tous les intéressés ont reçu un avis dans lequel sont décrits le rôle de l'ONT ainsi que la démarche à suivre.

Au cours de 1990, la Direction générale a réglé toutes les demandes qui n'avaient pas été traitées par l'ONT après le transfert à Transports Canada des fonctions relatives à la sécurité ferroviaire. Elle a aussi reçu 297 nouvelles demandes. Ces demandes, ajoutées aux 284 autres dont le traitement était en cours, ont été réglées comme suit : 204 arrêtés ont été publiés, 208 demandes ont été résolues à la satisfaction des intéressés et les 169 autres sont en instance.

Lorsque les parties ne parviennent pas à s'entendre, l'ONT doit prendre lui-même les décisions et présenter les motifs de ses arrêtés. L'ONT a dû donner des justifications dans 35 des arrêtés publiés en 1990. Suivant les circonstances particulières à chaque cas,

La diminution apparente du nombre de plaintes par rapport à 1989 s'explique par le fait que la Direction a perfectionné sa méthode de signallement des plaintes. Alors que l'an dernier, les plaintes officielles et non officielles étaient enregistrées ensemble, seules les plaintes officielles ont été comptabilisées cette année.

annuel dépassant 10 millions de dollars, doit, en conformité avec la partie VII de la *LTN 1987*, aviser l'ONT de ses intentions. Celui-ci fait alors paraître dans la *Gazette du Canada* un avis public à cet effet. Si un tel projet d'acquisition est contesté devant l'ONT, au cours des 30 jours suivant la publication de cet avis, l'ONT doit mener une enquête. Par la suite, il peut rejeter le projet d'acquisition s'il juge qu'il va à l'encontre de l'intérêt public.

En 1990, l'ONT a publié 24 avis sur des projets d'acquisition (5 touchant des entreprises de transport aérien, 17, des entreprises de camionnage, et 2 autres touchant des entreprises de transport maritime). Le 31 décembre, une objection a été déposée au nom de la Seafarers' International Union of Canada envers le projet d'acquisition, par l'Oceanex Limited Partnership, des biens et des opérations de l'ACE-Atlantic Container Express Inc., ainsi que le projet d'acquisition, par l'Oceanex Holdings Limited Partnership, d'intérêts dans l'Oceanex Limited Partnership. À la suite de cette objection, l'ONT a entrepris un examen des projets d'acquisition afin de déterminer s'ils vont ou non à l'encontre de l'intérêt public.

L'Office a aussi rendu cinq décisions à la requête de personnes qui demandaient des éclaircissements sur les dispositions de la Loi relatives aux fusions et aux acquisitions.

En mars 1988, le directeur des Enquêtes et

recherche, de Consommation et Corporations Canada, a demandé au Tribunal de la concurrence une ordonnance en vue d'empêcher la fusion de deux systèmes canadiens de réservation informatisés, dont le premier appartenait aux Lignes aériennes Canadien International et le second, à Air Canada. En 1989,

après de nombreuses consultations, le directeur a modifié sa demande de façon à ce que la fusion soit autorisée, mais suggérait toutefois l'application d'une série de règles devant servir de cadre de référence aux activités commerciales des systèmes de réservation informatisés. Le Tribunal de la

concurrence ayant approuvé les règles et l'arrêt, le ministre des Transports a demandé à son personnel d'élaborer, en étroite collaboration avec différents services de l'ONT, une politique relative à l'industrie des systèmes de réservation informatisés. Après une dernière consultation, Transports Canada prévoit que la politique sera rendue publique en 1991. La Direction générale a été chargée d'élaborer et d'appliquer les règlements découlant des objectifs de la politique de Transports Canada dans ce domaine.

l'intérêt public. Aucune demande de ce genre n'a été reçue en 1990.

L'ONT peut, sur réception d'une plainte, faire l'examen des droits de transport sur la voie maritime du Saint-Laurent. En 1990, il n'a reçu aucune plainte à ce sujet.

Au cours de 1990, la Direction générale a reçu et traité quelque 300 plaintes de consommateurs plus ou moins complexes concernant le transport aérien de passagers.

Administration de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM), des taux de pilotage et des tarifs d'approvisionnement du Nord par voie maritime

Les conférences maritimes sont des regroupements de transporteurs maritimes qui déterminent les taux et les conditions du transport océanique appliqués par leurs membres. Elles sont soustraites à l'application des dispositions de la *Loi sur la concurrence* lorsqu'elles se

conforment à certaines dispositions de la *LDCM*. L'ONT s'acquitte de ses responsabilités administratives de la *LDCM* en constituant des dossiers sur les tarifs appliqués et en conservant un registre des ententes conclues.

En 1990, la Direction générale a examiné quelque 10 ententes de conférences maritimes et 20 modifications à ces dernières tout en prenant part à des discussions interministérielles sur différentes questions liées aux conférences maritimes.

La partie V de la *LTN 1987* s'applique à l'approvisionnement des localités du Nord par voie maritime, le long du fleuve Mackenzie, sur le lac Athabasca et dans l'Arctique occidental. Les transporteurs agréés sont tenus de déposer leurs tarifs, lesquels sont examinés, analysés et portés à l'attention de l'ONT, qui a le choix de les accepter, de les rejeter ou d'imposer toute autre mesure jugée nécessaire. En 1990, 16 rajustements tarifaires effectués par des transporteurs maritimes dans le Nord ont été examinés et analysés; aucun d'entre eux n'a été jugé injuste ou déraisonnable.

Fusions et acquisitions

Quiconque projette d'acquérir des intérêts dans une entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement, ayant un actif ou un chiffre d'affaires

Plaintes sur les taux et service du transport aérien et maritime

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'ONT est chargé de faire enquête sur les questions liées à l'intérêt public lorsqu'il y a opposition à une proposition tarifaire publiée par une administration de pilotage. En décembre 1989, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié une proposition tarifaire qui a amené des usagers à faire part de leurs objections auprès de l'ONT. La Direction générale a donc fait enquête et l'Office a rendu une décision, en octobre 1990, dans laquelle il approuvait certaines des augmentations tarifaires proposées et en rejetait d'autres, affirmant que l'Administration pouvait réduire ses frais et améliorer sa productivité au lieu d'imposer une augmentation de tarifs.

En octobre 1990, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié une proposition tarifaire au sujet de laquelle des usagers ont fait part de leurs objections en novembre. L'ONT a entrepris l'étude de la question.

En mai 1990, l'ONT a mis un terme à son enquête sur les plaintes de préjudice à l'intérêt public portées contre Québecar par les bureaux d'enregistrement des voyages d'Ontario et de Colombie-Britannique. L'ONT a jugé que Québecar n'avait pas nui à l'intérêt public lorsqu'elle a suspendu des vols vers l'Europe à la suite de la faillite d'un voyageur.

L'une des principales responsabilités de la Direction générale, en vertu de la *LTN 1987*, est la sauvegarde de l'intérêt public en ce qui a trait aux augmentations de prix de base sur les routes aériennes desservies en monopole dans le sud du Canada, ainsi qu'aux prix de base et aux augmentations de prix des services dans le nord du Canada. Sur réception d'une plainte, l'Office examine les niveaux ou les hausses de prix pour s'assurer qu'ils ne sont pas préjudiciables à l'intérêt public. En novembre 1989, l'ONT a reçu deux plaintes relatives aux augmentations tarifaires proposées par Calm Air pour ses services offerts entre Winnipeg et Lynn Lake, au Manitoba. Après avoir mené une enquête en 1990, la Direction générale a conclu que la Calm Air ne retirait pas un rendement raisonnable de l'exploitation de la route faisant l'objet de la plainte déposée devant l'ONT, et que les augmentations de tarifs étaient une des solutions que la Calm Air adoptait pour accroître la rentabilité du service.

En vertu de l'article 59 de la *LTN 1987*, l'ONT est tenu d'enquêter, lorsqu'il reçoit une plainte écrite, sur les tarifs, les actes ou les omissions relatifs au transport des marchandises dont on estime qu'ils nuisent à

comparativement aux 13 262 déposées en 1989. Au total, 96 de ces dépôts demandant une hausse des taux ont fait l'objet d'un examen financier minutieux afin de vérifier le bien-fondé des taux proposés.

L'Office a rendu des décisions dans 55 cas dont il avait été saisi à la suite d'enquêtes du personnel, de différends entre transporteurs ou d'avis et d'arrêts émanant de gouvernements étrangers. De plus, il a statué sur 3 104 requêtes visant des permis spéciaux de déposer leurs tarifs sur préavis plus court que l'avis réglementaire. De ces requêtes, 2 733 ont été approuvées, dont 326 sous certaines conditions; 203 ont été rejetées; 86 ont été retirées par les transporteurs; et 82 sont en instance.

La Direction générale offre, de concert avec d'autres ministères fédéraux, ses services d'expertise et d'analyse pour la négociation d'accords bilatéraux de services aériens. En 1990, elle a pris part à la négociation de cinq ententes bilatérales de services aériens et à des discussions sur les tarifs avec l'Égypte, la Grèce, l'Italie, la Jordanie et la Nouvelle-Zélande, de même qu'au règlement de différends tarifaires avec la Norvège, le Danemark, la Suède, le Royaume-Uni et l'Allemagne. La Direction générale a aussi mis ses compétences à contribution dans la négociation d'accords de réservation de capacité et de partage de codes entre des compagnies aériennes du Canada et de l'étranger.

La Direction générale procède actuellement au remplacement du dépôt manuel sur imprimé des tarifs par le dépôt électronique, ce qui permettra aux transporteurs aériens de réagir plus rapidement face à la concurrence. Les autorités aéronautiques des États-Unis et de la Grande-Bretagne ont déjà accepté le dépôt électronique. La transition s'échelonnera sur plusieurs années.

La Direction générale a entrepris la révision des questions tarifaires dans le *Règlement sur les transports aériens*. Les modifications devraient être publiées dans la *Gazette du Canada* dans les derniers mois de 1991. Elle a aussi donné des conseils quant à la formulation de la politique et des règlements régissant les systèmes de réservation informatisés au Canada.

En 1990, l'ONT a résolu, après enquête, 21 plaintes touchant les pratiques d'établissement des prix de certains services aériens internationaux. La Direction générale a enquêté sur les nombreuses augmentations du prix du carburant qui ont suivi la crise dans le golfe Persique, entraînant des augmentations du prix des billets chez les transporteurs réguliers et les affrèteurs.

Taux non compensatoires

En novembre 1989, le CP a allégué que le tarif de marchandises établi par la Burlington Northern Railroad pour le transport d'huile de colza canola de Winnipeg, au Manitoba, à Warren, au Minnesota, étaient des taux non compensatoires. À la suite d'une audience publique tenue en mars 1990, l'ONT a déterminé que le taux établi pour le trajet au Canada était non compensatoire. Il a rejeté le tarif et a ordonné l'établissement d'un taux compensatoire.

Obligations de base des transporteurs (marchandises)

En 1990, l'ONT a fait enquête sur deux plaintes portées en vertu de l'article 147 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, selon lesquelles des compagnies ferroviaires auraient failli à leurs obligations de base de transporteurs publics de marchandises. En mars, l'ONT s'est prononcé en faveur du demandeur, la Lecours Lumber Co. de Hearst, en Ontario, et a ordonné au CN d'entreprendre la réfection des voies nécessaires à la circulation du trafic. En avril, l'ONT a rendu publique une décision relativement à une plainte déposée par la Rocher Inc. de Lindsay, en Ontario. Bien que l'ONT n'ait pas eu la preuve que le CN avait failli à ses obligations, il a noté que les exigences de l'exploitation ne pouvaient justifier les retards indus dont souffrait le service.

Questions reliées aux passagers

La Direction générale s'occupe de régler les différends au sujet des tarifs et des niveaux de service du transport des passagers, rend des décisions sur les questions liées à l'interruption de services pour les passagers et recommande l'approbation d'ententes de partage de voies entre VIA Rail et une compagnie hôte de la *Loi sur les chemins de fer* au sujet des tarifs pour les passagers. Concernant un appel similaire présenté par Robert E. Skeily, l'ONT a estimé qu'il n'y avait pas motif à appel. L'ONT n'a pas eu la preuve que l'élimination de certains tarifs à rabais dans l'île de Vancouver nuisait à l'intérêt public.

L'Office a aussi rendu en 1990 des décisions quant à deux plaintes relatives au non-respect par VIA Rail de ses obligations de transporteur public. En juillet, l'ONT a rejeté un appel présenté par Transport 2000 Canada en disant que le service transcontinental ouest avait la

capacité voulue pour satisfaire aux besoins des voyageurs. De même, l'ONT n'a pas eu la preuve qu'on ait refusé des embarquements à la suite d'une politique de VIA consistant à imposer des restrictions sur les réservations pour les voyages sur courtes distances sur certains tronçons.

En janvier 1990, l'ONT a rejeté une demande de l'Association des syndicats de cheminots du Canada, qui voulait voir l'ONT enquer sur le niveau de service pour les passagers qu'offrent VIA Rail, le CN et le CP. L'appel visait les réductions de services décrites par le gouvernement en conseil et qui entraient en vigueur le 15 janvier 1990. L'Office a jugé que le décret du gouvernement en conseil supprimait l'obligation de service générale.

En septembre 1990, conformément à son mandat qui l'oblige à réviser à intervalles de cinq ans les demandes d'abandon de services pour les passagers, l'Office a révisé sa décision concernant le service du Chemin de fer QNS & L, et a ordonné le maintien du service. L'ONT a en effet estimé que la région avait besoin du service, en raison surtout des conditions routières imprévisibles et du coût relativement élevé du transport aérien.

À la suite de demandes déposées par VIA Rail et le CP, qui recommandaient, en vertu de l'article 98 de la *Loi sur les chemins de fer*, l'approbation par le gouvernement en conseil des accords d'utilisation en commun de voies, l'Office a recommandé, en mars et en août 1990, la sanction de ces ententes. L'Office était en effet convaincu que les accords en question avaient trait aux opérations usuelles et ordinaires des compagnies ferroviaires.

Tarifs aériens internationaux

L'ONT a aussi procédé à un examen de son mandat quant à la réglementation applicable à VIA Rail. À la suite de cet examen, l'ONT a décidé de ne plus obliger VIA à demander l'approbation de l'ONT pour supprimer un service ou en ajuster les fréquences. L'ONT s'est aperçu qu'il faisait double emploi puisque les niveaux de service de VIA sont toujours régis par le contrat qui lie cette dernière à la Couronne.

L'ONT est responsable de l'application des dispositions des conventions internationales et du *Règlement sur les transports aériens* relatifs au dépôt et à l'acceptation des tarifs, des prix, des termes et des conditions du transport aérien international. En 1990, l'ONT a rejeté un appel présenté par Transport 2000 Canada en disant que le service transcontinental ouest avait la destination du Canada, soit une hausse

Médiation et arbitrage

La médiation s'exerce sur une base volontaire et de façon officieuse afin de résoudre des différends. Elle permet aux parties d'en arriver à une entente qui leur est propre. En 1990, la Direction générale a répondu à des demandes d'assistance. Les litiges concernaient l'accèsibilité à des taux et des services ferroviaires concurrentiels, la construction et le retrait d'infrastructures ferroviaires ainsi que l'ajout de modes de transport à la suite de l'abandon de lignes ferroviaires. De plus, 12 séances et séances d'information ont été tenues afin d'expliquer la législation aux transporteurs, aux expéditeurs et autres parties intéressées.

L'arbitrage peut être demandée afin de résoudre un litige d'ordre privé ou public. En 1990, l'ONT a reçu deux demandes d'arbitrage. L'une d'entre elles a été rejetée par l'ONT parce qu'elle ne répondait pas aux exigences de la Loi, tandis que l'autre a résulté, par arbitrage, en une décision favorable à l'expéditeur.

Contrats confidentiels et dépôt des tarifs

La Loi exige que les contrats ferroviaires confidentiels, la publication des tarifs ferroviaires applicables au transport de marchandises subventionnées et les tarifs de transport de marchandises en quantité limitée soient déposés à l'ONT. Cependant, cette exigence ne s'applique pas aux tarifs ordinaires.

En 1990, l'ONT a reçu 3 900 contrats confidentiels et 4 615 modifications exposant les termes des ententes conclues entre expéditeurs et transporteurs ferroviaires. De plus, l'ONT a reçu 74 demandes de transporteurs par chemin de fer pour que certains renseignements ne soient pas inclus dans les sommaires de contrats confidentiels. L'ONT a répondu favorablement à 32 de ces demandes.

Parmi les tarifs déposés devant l'ONT en 1990, on compte :

- 1 583 tarifs réglementaires
- 651 tarifs de marchandises limitées
- 2 tarifs de ponts et tunnels
- 1 424 tarifs de messageries
- 74 tarifs de passagers
- 3 tarifs d'autobus Roadcruiser

Enquêtes d'intérêt public

En 1990, l'ONT a été saisi à deux reprises d'allégations selon lesquelles les compagnies de chemin de fer, du fait qu'elles ne négocient pas des tarifs et des niveaux de service satisfaisants, ont agi de façon contraire à l'intérêt public. Les deux demandes, dont l'une visait le CN et l'autre le CP, ont été présentées par la Containier Port of Saskatchewan Corporation (CSPC). La CSPC affirmait qu'elle n'avait pu négocier des taux satisfaisants susceptibles de s'appliquer au trafic acheminé par un terminal terrestre à conteneurs qu'elle aménageait à Saskatoon, en Saskatchewan. Une audience publique a eu lieu à Saskatoon en septembre et en octobre. Par la suite, la CSPC a retiré sa demande visant le CP. En décembre 1990, l'ONT a rejeté la demande de la CSPC, statuant que la façon dont le CN avait mené les négociations n'était pas préjudiciable à l'intérêt public.

En août 1990, l'ONT a tenu des audiences publiques à St. John's et à Corner Brook, à Terre-Neuve, en vue d'examiner une plainte déposée par l'Atlantic Container Express, qui affirmait que certains taux proposés par le CN à destination de Terre-Neuve ne se conformaient pas aux conditions d'adhésion entre Terre-Neuve et le Canada. L'examen de la demande se poursuivait activement à la fin de l'année.

L'ONT est aussi responsable de l'approbation des tarifs déposés par les compagnies ferroviaires en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Au total, 662 de ces tarifs ont été approuvés en 1990.

De plus, des compagnies de transport de passagers par train et des exploitants de ponts et tunnels ont présenté à la Direction générale des attestations relatives à 37 906 laissez-passer gratuits ou à tarif réduit.

En juin, on a convoqué à Ottawa une réunion des transporteurs ferroviaires afin de discuter des nouvelles dispositions de l'ONT concernant les contrats confidentiels et les tarifs. Des représentants des compagnies canadiennes de chemin de fer et de cinq compagnies des États-Unis opérant au Canada ont participé à cette réunion informelle.

fait en 1988, il y avait eu un manquement aux règles de justice naturelle.

Les dispositions concernant l'établissement de prix de ligne concurrentiels garantissent des taux équitables et transporteur. Ces dispositions exigent que le transporteur local propose des taux pour le transport effectué jusqu'à un point donné d'une ligne concurrentielle. Elles permettent également à l'ONT de déterminer le niveau des taux à la demande d'un expéditeur. Les taux de ligne concurrentiels établis par l'ONT sont en vigueur pour une durée d'un an. En septembre 1990, pour la troisième année consécutive, l'ONT a établi un taux de ligne concurrentiel à l'intention de l'Alberta Gas Chemicals Inc. pour l'expédition de méthanol de Medicine Hat, en Alberta, en vue d'une réexpédition vers Shelby, au Montana.

Par l'attribution de droits de passage, l'ONT peut obliger une compagnie de chemin de fer à laisser une autre compagnie circuler sur ses voies. Trois demandes de droits de circulation ont été présentées en 1990; deux de ces demandes provenaient de compagnies constituées en vertu de lois provinciales, l'Ontario Mid-Western Railway et la Victoria County Railway, qui voulaient être autorisées à circuler sur des voies situées en Ontario. L'examen des deux demandes était toujours en cours à la fin de l'année.

Dans le troisième cas, la M.O.Q. Rail Inc. demandait à l'ONT de lui permettre l'accès aux voies du CN entre Moncton, au Nouveau-Brunswick, et Windsor, en Ontario. La M.O.Q. Rail Inc. proposait de faire circuler des trains formés de rames de neuf à douze remorques routières montées sur bogies. Chaque rame serait poussée par une unité motrice commandée par une unité de contrôle placée à l'avant du train.

Les dispositions concernant le raccordement imposent aux compagnies de chemin de fer avoisinantes l'installation de raccordements assurant la circulation des wagons afin d'éviter l'isolement des expéditeurs. En 1990, l'ONT a étudié la demande présentée par la Port Stanley Terminal Rail Inc. (PSTR), compagnie de chemin de fer de compétence provinciale, pour être raccordée aux voies du CN et du CP à St. Thomas, en Ontario. En novembre, l'ONT a ordonné que le raccordement soit fait entre la PSTR et le CN, mais a rejeté la demande de raccordement avec les voies du CP, estimant que la construction d'un raccordement direct n'était pas réalisable.

De telles plaintes peuvent alléguer que l'intérêt public dans le transport de marchandises, le taux ou les services pour les passagers, a été rendu préjudiciable en raison d'une action ou d'une omission de certains transporteurs, d'un non-respect des obligations de base d'un transporteur ou de toute autre violation des dispositions de la Loi.

Accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels

La Loi de 1987 sur les transports nationaux favorise la concurrence entre les chemins de fer. Elle encourage de nouvelles possibilités d'interconnexion et le maintien de taux de lignes concurrentiels. En outre, la Loi permet à l'ONT d'intervenir pour obliger une compagnie de chemin de fer à laisser une autre compagnie circuler sur ses voies et pour ordonner des raccordements entre les réseaux des compagnies. L'interconnexion permet la circulation d'un train, selon un taux réglementé, d'une ligne de chemin de fer à une autre lorsque la destination ou l'origine du convoi se trouve dans un rayon de 30 kilomètres d'une station permettant le raccordement entre les transporteurs. L'ONT a le pouvoir d'élargir cette limite.

L'ONT établit chaque année les taux d'interconnexion. En 1990, la Direction générale s'est intéressée surtout à s'assurer que les tarifs d'interconnexion proposés pour 1991 reflètent avec exactitude les coûts ferroviaires.

Au cours de l'année, l'ONT a terminé l'examen de trois demandes voulant que des points d'expédition soient considérés comme étant à l'intérieur de la limite d'interconnexion correspondant à un rayon de 30 kilomètres. En mars, l'ONT a rejeté une demande présentée par la CIL Inc., qui voulait que les installations de West Carleton, en Alberta, soient considérées comme étant à l'intérieur des limites d'interconnexion de Calgary, en Alberta. L'ONT n'a pas eu la preuve que la CIL soit désavantagée dans le marché de l'expéditeur.

Les deux autres demandes, présentées par la Domtar Inc. et la Polymeric Resins Inc., ont été retirées. L'ONT a appris que les parties avaient conclu une entente avec leur transporteur local. Le retrait de la demande de la Domtar faisait suite à un jugement de la Cour fédérale qui cassait une décision de l'Office rendu en 1988 et obligeait ce dernier à faire une nouvelle détermination. La Cour avait jugé que même si l'Office pouvait décider à sa discrétion d'accorder une extension des limites au demandeur, comme il l'a

DIRECTION GÉNÉRALE DU RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

La Direction générale du règlement des différends est chargée de résoudre les litiges d'ordre économique, entre transporteurs et usagers des services de transport, afin d'améliorer la productivité et l'utilité du réseau des transports. Ses activités consistent à répondre aux demandes et aux plaintes afférentes aux questions relevant de la compétence de l'ONT, à mener des enquêtes d'intérêt public, à fournir des services de médiation et d'arbitrage ainsi qu'à prendre les mesures réglementaires appropriées. La Direction générale a des responsabilités particulières dans l'exécution du mandat de l'ONT en ce qui touche aux taux et aux services de transport, aux mesures visant à favoriser l'accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels, à la répartition des coûts relatifs aux croisements de chemins de fer, au transport des personnes handicapées de même qu'aux fusions et aux acquisitions d'entreprises de transport.

En 1990, la Direction des services de médiation et d'arbitrage et la Direction des plaintes et enquêtes sur les chemins de fer ont fusionné afin de pouvoir régler avec plus d'efficacité et de cohérence les différends qui opposent les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs.

La Direction générale est composée des quatre directions suivantes : la Direction des plaintes et tarifs sur les chemins de fer et de la médiation, la Direction de l'infrastructure ferroviaire, la Direction des plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes, et enfin, la Direction des services de transport pour les personnes handicapées.

Plaintes et enquêtes sur les chemins de fer

En favorisant l'accessibilité à un réseau ferroviaire concurrentiel et en fournissant des services de médiation et d'arbitrage, la Direction générale aide les expéditeurs et les transporteurs à résoudre leurs propres différends. Elle soutient également l'ONT en menant des enquêtes à la suite de plaintes formelles.

La section de la correspondance ministérielle et de la haute direction a coordonné la préparation et la rédaction de 484 lettres et de projets de réponse. Le Secrétariat a également été responsable de l'administration de cinq audiences publiques tenues dans huit localités différentes et qui ont duré un total de 28 jours.

Voici la liste des règlements préparés par le Secrétariat et adoptés par l'Office en 1990 :

1. *Règlement sur les transports aériens*
MODIFICATION DORS/90-740
2. *Règlement sur les transporteurs aériens*
ABROGATION DORS/90-664

DEMANDES D'EXAMEN

En 1990, l'Office a reçu 2 demandes de révision ayant trait aux services aériens, tandis que 2 autres demandes ont été reportées de 1989. Deux de ces demandes ont été refusées, une demande a été retirée par le demandeur et une autre, reportée en 1991.

Il y a eu, en 1990, 47 demandes de révision concernant les services ferroviaires parmi lesquelles 13 étaient reportées de 1989. L'Office a rendu 38 décisions au cours de l'année, soit 17 demandes agréées, 8 refusées et 11 cas ne relevaient pas de la compétence de l'Office; dans un cas, on a informé la partie qu'elle n'était pas tenue de présenter une demande et on a publié un erratum. Les 9 demandes qui restaient ont été reportées pour examen en 1991. Quatre des demandes de révision portaient sur des décisions relatives à l'abandon d'embranchements : 3 ont été refusées et une, agréée.

SECRÉTARIAT

ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITÉS

Le Secrétariat est le point de contact officiel entre l'ONT et le grand public. Il est responsable de la rédaction, de la mise en page, de la consignation et de la publication des décisions et des arrêtés de l'Office, de la rédaction et du traitement des règlements, conformément à la politique gouvernementale, de la coordination de la correspondance ministérielle et de la haute direction, de la coordination des services de traduction et de la révision de la correspondance de la haute direction et des décisions de l'Office, du maintien de la liaison parlementaire en communiquant, au Président, au directeur exécutif et aux directeurs généraux, l'hebdomadaire des comparutions devant le Comité permanent des transports, ainsi que de l'administration des audiences publiques tenues par l'Office.

ACTIVITÉS

En 1990, le Secrétariat a rendu publics 736 arrêtés et 718 décisions. Le tableau suivant donne le nombre d'arrêtés et de décisions relatifs à chaque mode de transport :

ARRÊTÉS (1990)

272	Transport ferroviaire
463	Transport aérien
1	Transport maritime
—	Transport routier

DÉCISIONS (1990)

36	Transport ferroviaire
610	Transport aérien
1	Transport maritime
1	Transport routier
70	Lettres-décision (art. 72(2), LTN 1987)
718	

M. Kenneth Ritter a obtenu son diplôme en droit de l'Université de la Saskatchewan en 1976. Après trois années de pratique du droit à Kindersley, en Saskatchewan, M. Ritter décide de se consacrer pleinement à l'agriculture. En 1987, il est nommé président du Conseil des droits de superficie de la Saskatchewan, une cour quasi-judiciaire responsable du règlement des différends entre propriétaires terriens et compagnies pétrolières de la Saskatchewan. Au moment de sa nomination à l'Office national des transports, M. Ritter était fonctionnaire au ministère de la Justice de la Saskatchewan. M. Ritter est membre résident du bureau régional de l'Ouest, à Saskatoon.

M. Edward Weinberg était auparavant haut

fonctionnaire à la Commission canadienne des transports. Depuis son entrée en fonction en 1970, il a occupé divers postes qui l'ont mené à celui de directeur des Etudes sur le transport ferroviaire des

marchandises à la Direction de la recherche en 1985. C'est alors qu'il a été prêt au Bureau de la réforme de la réglementation économique de la réforme de

Pendant ses années de service à la CCT, M. Weinberg a présidé diverses enquêtes fédérales-provinciales sur des questions liées au transport, entre autres l'étude

sur l'accès ferroviaire à Vancouver et l'enquête sur le White Pass and Yukon Railway. Il a assuré la

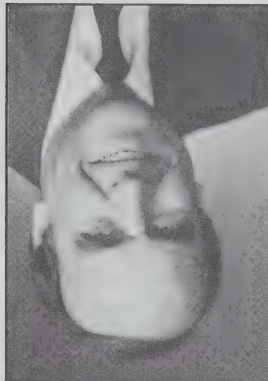
coprésidence de l'étude sur l'accès ferroviaire à Thunder Bay et représenté la CCT dans l'étude sur l'utilisation conjointe des voies dans le canyon du

fleuve Fraser et de la rivière Thompson. Depuis 1985, M. Weinberg s'occupe de la réforme de

la réglementation économique qui a conduit à la création de l'ONT. M. Weinberg est bachelier en sciences de l'Université McGill.

MEMBRE TEMPORAIRE :

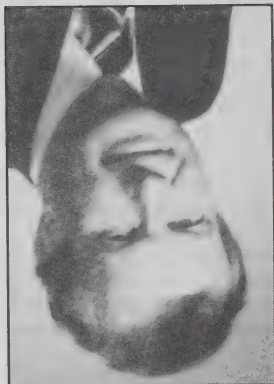
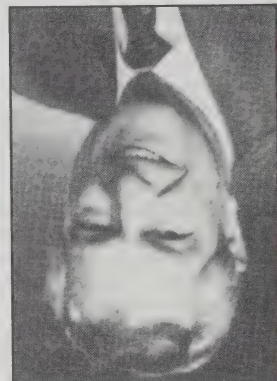
M. George Minaker est ingénieur de profession, diplômé de l'Université du Manitoba, détenant un baccalauréat ès sciences en électrotechnique. Il a occupé plusieurs postes techniques à Winnipeg de 1961 à 1984. Il a débuté sa carrière dans la vie publique en 1967 au sein de plusieurs conseils municipaux dans la région de Winnipeg et ce, jusqu'en 1972. De 1973 à 1981, il a été député de St. James à l'Assemblée législative du Manitoba, où il a occupé la charge de ministre des Services communautaires et des Services correctionnels. En 1984, M. Minaker a été élu député à la Chambre des communes, où il a représenté la circonscription de Winnipeg-St. James jusqu'en 1988. Au cours de cette période, il a été membre du Comité des finances de la Chambre et du Comité permanent de l'énergie, des mines et des ressources.



M. James D. Mutch était auparavant vice-président des affaires gouvernementales et industrielles chez les Lignes aériennes Canadien International (anciennement les Lignes aériennes Canadien Pacifique) où il a occupé divers postes de cadre, notamment comme directeur en chef des relations industrielles, administrateur principal de la promotion des ventes et des liaisons industrielles, directeur de la région de l'Ontario, Hong-kong et l'Asie du Sud-Est, le sud de la Californie et le Sud-Ouest américain, et Hawaï. Il avait d'abord occupé des postes de gestion à Victoria, à Vancouver et dans d'autres régions de l'Ouest canadien. M. Mutch est membre du Quatier Century Aviation Club de Vancouver et d'Edmonton, et membre honoraire de la Northern Air Transport Association, où il a déjà occupé le poste de directeur. Ancien pilote de brosse, il compte plus de 40 années d'expérience dans le transport aérien intérieur, international et transfrontalier. Il détient également un permis de pilote.

M. Edmund J. O'Brien a été directeur des transports pour la province de Terre-Neuve et du Labrador entre 1973 et 1987, en plus de faire partie du groupe d'étude sur la revue des programmes formé par le ministre fédéral des Transports. Avant cela, il a occupé divers postes de gestion tant dans le secteur public que privé, dont ceux de directeur exécutif de l'administration du Centre de recherches pour le développement international, de vice-président exécutif, de directeur général et de membre du conseil d'administration de Québecair et d'analyste économique principal (international) de Canadair Ltée. Avant de se joindre à l'ONT, M. O'Brien était secrétaire du Groupe de recherches sur les transports du Canada.

M. Keith Penner a accumulé tout un bagage de connaissances et d'expérience du Nord canadien. Il a été député fédéral du district de Cochrane-Supérieur de 1968 à 1988. Au cours de cette période, il a agi comme secrétaire parlementaire auprès du ministre d'Etat des Sciences et de la Technologie et du ministre des Affaires indiennes et du Nord. M. Penner a également présidé le Comité permanent des Affaires indiennes et du Nord. Il est titulaire d'un baccalauréat ès arts et d'une maîtrise en éducation. Ses études de premier cycle ont été entreprises à l'Université de l'Alberta et ses études de deuxième cycle, à l'Université de Toronto et à l'Université d'Ottawa. M. Penner a également fait des études supérieures aux universités Queen et McMaster, et il a reçu une bourse de recherche de l'Ecole des sciences politiques de l'Université Queen en 1987-1988. M. Penner est membre résident du bureau régional de l'Ontario, à Thunder Bay.



VICE-PRÉSIDENT : Micheline Beaudry

M^{me} Micheline Beaudry possède plus de 25 ans d'expérience industrielle et de conseil dans les secteurs de l'énergie et des transports auprès de sociétés d'Etat et d'entreprises réglementées, tant au Canada qu'à l'étranger. Au fil de sa carrière, M^{me} Beaudry a travaillé chez Hydro-Québec, Gaz Métropolitain, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon et Québecair, à titre d'adjointe au président. Avant sa nomination à l'ONT, elle était vice-présidente d'Econosult-Lavalin. M^{me} Beaudry détient un baccalauréat en sciences commerciales et un MBA de l'École des Hautes Etudes Commerciales de l'Université de Montréal, où elle a également enseigné la recherche commerciale plus tôt dans sa carrière.

MEMBRES :

M. Craig S. Dickson a acquis 34 années d'expérience au sein de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, dont il a été le directeur général. De 1961 à 1987, M. Dickson a été membre actif de divers organismes professionnels et d'associations corporatives en plus d'avoir été, en 1987-1988, président du Groupe de recherches sur les transports au Canada. Il a été directeur du Canadian Shippers' Council et membre du Comité des transports de la Chambre de commerce du Canada, de la Commission pour l'expansion du commerce du Nouveau-Brunswick, du Chartered Institute of Transport et du conseil consultatif de la région des Maritimes. Il a aussi été président national de la Semaine nationale des transports. M. Dickson est membre résidant du bureau régional de l'Atlantique, à Moncton.

M^{me} Nicole Forget a occupé divers postes de gestion avant d'entamer sa carrière d'avocate et d'occuper le poste de vice-présidente du Conseil des services essentiels. Membre fondateur et secrétaire de la Fédération des femmes du Québec, M^{me} Forget a été présidente de l'Association des consommateurs du Québec et du conseil d'administration de Nouvelle Inc., société de gestion de portefeuille dans le domaine de nouvelles sources d'énergie. Elle a été membre du conseil d'administration de nombreuses entreprises et organisations, entre autres le Conseil économique du Canada et Hydro-Québec. M^{me} Forget possède un baccalauréat en sciences commerciales de l'École des Hautes Etudes Commerciales de l'Université de Montréal et une licence en droit de cette même université. Elle est membre du Barreau du Québec et de la Corporation des conseillers en relations industrielles. M^{me} Forget est membre résidant du bureau régional du Québec, à Montréal.



Membres de l'Office national des transports du Canada

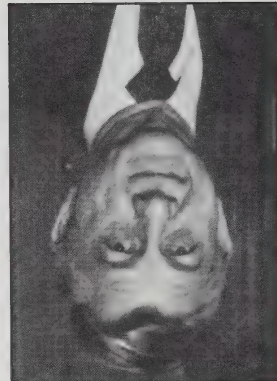
PRÉSIDENT : l'honorable Erik Nielsen
C.P., D.F.C., c.r., LL.B.

M. Nielsen est diplômé en droit de l'Université Dalhousie de Halifax, et il a été reçu au Barreau de la Nouvelle-Écosse en 1951. L'année suivante, il ouvrait son cabinet d'avocat à Whitehorse, au Yukon, où il habite maintenant depuis plus de 30 ans.

Élu pour la première fois à la Chambre des communes en décembre 1957, il fut député du Yukon pendant plus de 29 ans. M. Nielsen a servi le gouvernement du Canada dans de nombreuses responsabilités dont celles de vice-premier ministre, de président du Conseil privé, de ministre des Travaux publics, de ministre de la Défense nationale et de chef de l'Opposition. En juin 1986, il quittait le Cabinet. Il a donné sa démission comme député du Yukon en janvier 1987, et il acceptait le poste de président de la Commission canadienne des transports. Le 1^{er} décembre 1987, il fut nommé président de l'Office national des transports du Canada.

M. Nielsen est un vétéran de la Seconde Guerre mondiale. Il est pilote qualifié depuis 48 ans et détient un permis de pilote commercial.

Son travail exceptionnel dans la profession d'avocat et son apport à la mise en valeur constitutionnelle du Yukon depuis 1952 lui ont valu d'être nommé conseiller de la Reine en 1962.

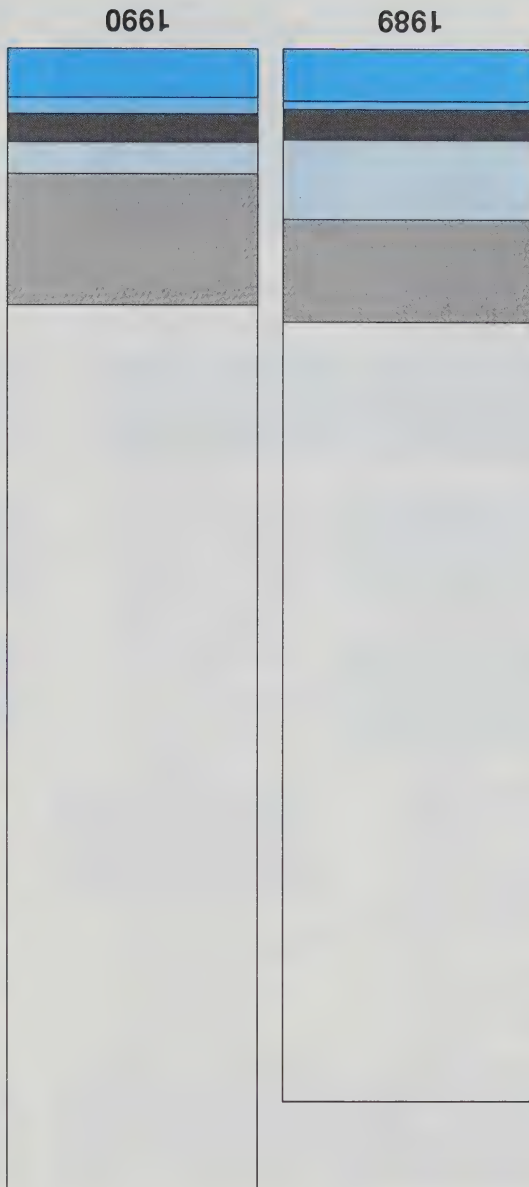


Programme	Pourcentage 1989	1990	Augmentation (en milliers)
Paielements en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	77,6 %	568 271 \$	645 170 \$
(2) 76 899 \$			
Paielements en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	11,5 %	74 698 \$	95 320 \$
20 622 \$			
Paielements en vertu de la Loi sur les chemins de fer	2,7 %	57 314 \$	22 840 \$
(34 474 \$)			
Paielements en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux	2,5 %	22 441 \$	20 411 \$
(2 030 \$)			
Paielements en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	1,4 %	5 955 \$	12 120 \$
6 165 \$			
Paielements en vertu de la Loi sur les déplacements des lignes et sur les croisements de chemin de fer	0,0 %	75 \$	—
(75 \$)			
Administration	4,3 % (1)	37 961 \$	35 488 \$
(2 473 \$)			
Total	100 %	766 715 \$	831 349 \$
64 634 \$			

(1) 3,5 % en traitements et salaires; 0,8 % autres dépenses

(2) L'augmentation du tonnage de grain expédié en 1990 explique la différence entre les paiements.

Comparaison des dépenses budgétaires estimées



Paiements en vertu de la Loi sur le
 transport du grain de l'Ouest
 Paiements en vertu de la Loi sur les
 subventions au transport des
 marchandises dans la Région atlantique
 Paiements en vertu de la Loi sur les
 chemins de fer
 Paiements en vertu de la Loi de 1987
 sur les transports nationaux
 Paiements en vertu de la Loi sur les
 taux de transport des marchandises
 dans les provinces Maritimes
 Paiements en vertu de la Loi sur les
 dépassements des lignes et sur les
 croisements de chemin de fer
 Administration

Fonctions

Office national
des transports
du Canada

Fonctions

Règlement des
différends

- Plaintes et enquêtes sur les chemins de fer
- Accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels
- Médiation et arbitrage
- Contrats confidentiels et dépôt des tarifs
- Enquêtes d'intérêt public
- Taux non compensatoire
- Obligations de base des transporteurs
- Questions liées aux passagers
- Tarifs aériens internationaux
- Plaintes sur les taux et service du transport aérien et maritime
- Administration de la LDCM, des taux de pilotage et des tarifs d'approvisionnement du Nord par voie maritime
- Fusions et acquisitions
- Infrastructures ferroviaire
- Les Services de transport pour les personnes handicapées

Administration centrale
et activités régionales

- Services de gestion interne
- Activités régionales

Services juridiques

- Conseils juridiques
- Fonction de représentation de l'Office aux audiences publiques et devant les tribunaux

Subventions au transport

- Rationalisation du réseau ferroviaire
- Prix et versements - Grain de l'Ouest
- Examen des coûts de la L.T.G.O.
- Vérification des investissements et dépenses dans le transport du grain de l'Ouest
- Embranchements et paiements aux services de transport ferroviaire de passagers
- Frais facturés à VIA Rail Canada
- Tarifs dérivés du colza canola
- Enlèvement de gares
- Taux de l'Annexe « A »
- Paiements pour le transport vers l'est

Secrétariat

- Consignation et publication des décisions et des arrêtés
- Rédaction et émission des règlements
- Audiences publiques
- Correspondance ministérielle

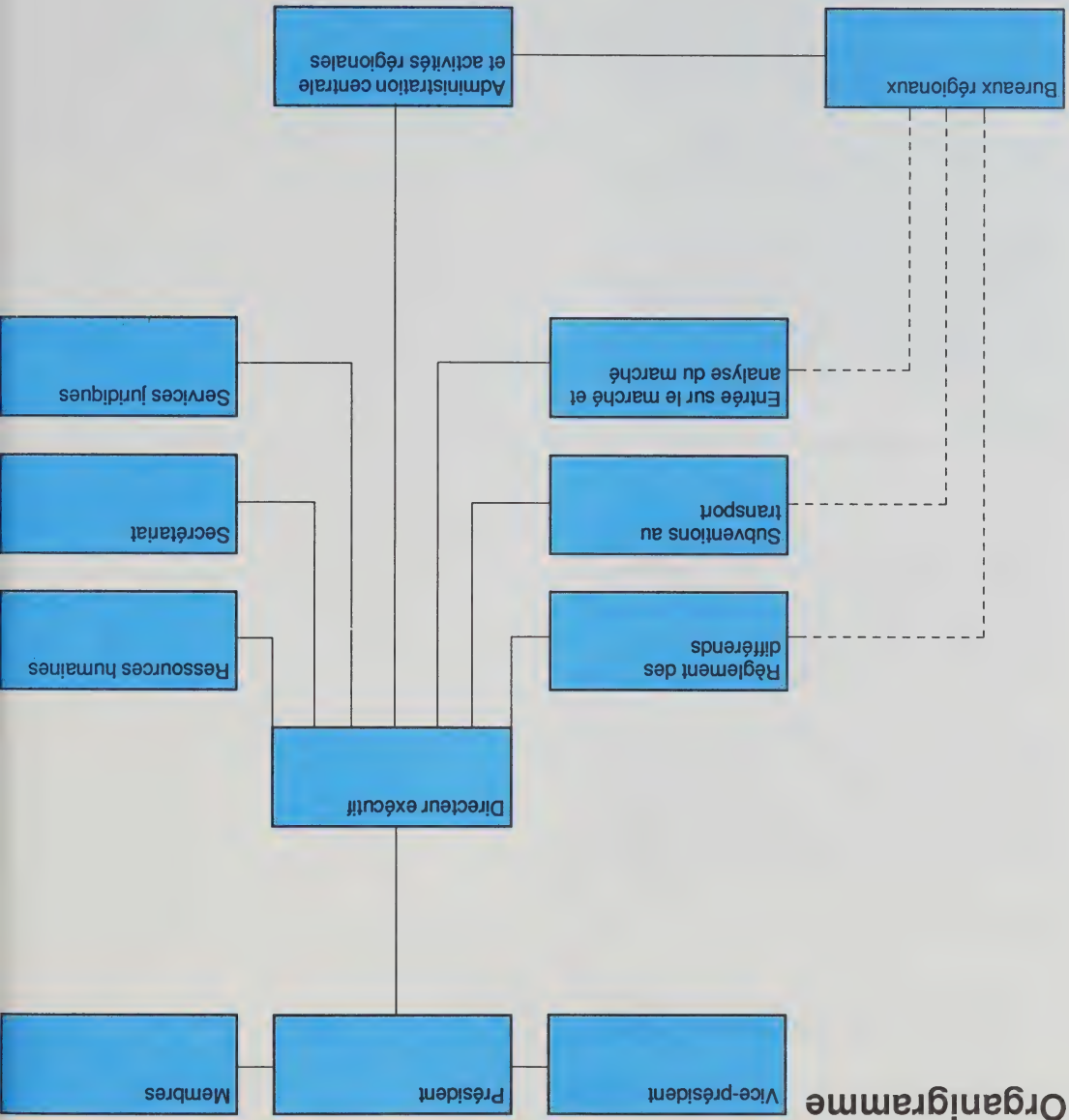
Ressources humaines

- Politiques et programmes relatifs aux ressources humaines
- Langues officielles

Entrée sur le marché et
analyse du marché

- Délivrance des licences pour les services aériens intérieurs et internationaux
- Délivrance des licences pour les services de cabotage, droits de douane et Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie
- Certificats d'aptitude et d'utilité publiques
- Avis d'accord de cession de lignes de chemin de fer
- Délivrance des permis relatifs aux produits
- Examens annuels
- Enquêtes régionales
- Accords de services aériens internationaux

Office national des transports du Canada



ORGANIGRAMME, FONCTIONS ET DÉPENSES

- 645,2 millions de dollars en vue d'abaisser le coût du transport du grain de l'Ouest pour les producteurs agricoles canadiens;
- 35 millions de dollars pour compenser les pertes attribuables au maintien de lignes déficitaires à titre de service public;
- 1,8 million de dollars pour subventionner le transport vers l'est de grain et de farine destinés à l'exportation;
- 5,8 millions de dollars pour compenser les pertes des services de trains de voyageurs autres que ceux de VIA Rail.

Frais facturés à VIA Rail Canada

L'ONT est chargé de présenter au ministre des Transports la détermination annuelle des frais facturés à VIA Rail Canada par le CN et le CP pour leurs services. Ces frais sont établis d'après le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et sont facturés en vertu d'un contrat d'exploitation conclu entre VIA Rail et les compagnies de chemin de fer.

En 1990, l'ONT a fait une détermination finale des frais facturés par le CN et le CP pour les années 1985 à 1988. Les déterminations de l'ONT quant à la facture finale ont été présentées au ministre des Transports. À l'heure actuelle, l'ONT est à jour dans ce programme, ayant éliminé les arriérés des dernières années occasionnés par l'examen des coûts de VIA Rail.

Barème des taux de la LTGO pour 1990-1991

Chaque année, l'ONT publie un barème à partir duquel seront établis les taux que les compagnies ferroviaires exigent des producteurs et les sommes qui seront versées à même les fonds publics et ce, pour le transport ferroviaire du grain de l'Ouest. L'ONT est tenu par la Loi de consulter l'industrie pendant l'élaboration de ce barème.

En vigueur du 1^{er} août 1990 au 31 juillet 1991, le barème annuel pour la campagne agricole 1990-1991 a été rendu public au printemps de 1990.

Pour la campagne agricole 1990-1991, le barème approuvé par décret du conseil se fonde sur la détermination, par l'Office du transport du grain, du tonnage du grain transporté (33,5 millions de tonnes), soit un écart par rapport aux prévisions faites par

l'ONT, de 29 millions de tonnes, pour cette même campagne.

Rationalisation du réseau ferroviaire

La Loi de 1987 sur les transports nationaux interdit aux compagnies ferroviaires d'abandonner plus de quatre p. cent de la longueur totale de leurs lignes annuellement. En 1990, l'Office a statué sur 11 demandes d'abandon de lignes présentées par le CN, huit autres par le CP et une par la CSXT. À la suite des décisions concernant les demandes du CN et six autres demandes d'abandon présentées en 1989, l'Office a ordonné en 1990 l'abandon de 1,2 p. cent de la longueur totale des lignes du CN. Après l'examen des huit demandes déposées par le CP, l'Office a autorisé l'abandon de 3,9 p. cent de la longueur totale des voies du CP en 1990. Dans cinq de ces décisions, touchant 0,7 p. cent de la longueur totale des lignes du CP, la protection accordée par décret du conseil avait été retirée. Ces voies ne sont pas incluses dans la limite de quatre p. cent.

Même s'il n'a pas tenu d'audiences publiques en 1990 relativement à des demandes d'abandon de voies ferrées, l'Office en a tenu une en Alberta relativement à la cession de segments des subdivisions Coronation et Lacombe du CP à la Central Western Railway.

Examen des coûts relatifs à la LTGO en 1990

L'ONT procède à un examen quadriennal des coûts en vue de déterminer le coût total du transport ferroviaire du grain de l'Ouest. Cet examen constitue la base à partir de laquelle sera établi le barème annuel des taux et des subventions en vue des quatre campagnes agricoles à venir.

L'examen de 1990 a établi à 796,4 millions de dollars le coût total du transport ferroviaire en 1988. Dans sa détermination, l'ONT a rejeté certains frais ferroviaires, de sorte que les frais admissibles ont été réduits de plus de 120 millions de dollars. Le CN et le CP ont fait appel de la décision de l'Office de ne pas inclure dans les frais de l'année de base des coûts mesurables et ponctuels de 18,5 millions de dollars. Les tribunaux ont été unanimes à rejeter l'appel des compagnies de chemin de fer et à maintenir la décision de l'Office.

Subventions au transport ferroviaire

En 1990, l'ONT a versé 687,8 millions de dollars pour soutenir le transport ferroviaire au Canada. Les fonds ont été accordés de la façon suivante :

Mandat de l'Office

compensatoire. Il a rejeté le taux et a ordonné l'établissement d'un tarif compensatoire.

En 1990, l'Office a procédé à l'examen de son mandat relativement à la réglementation applicable à VIA Rail. À la suite de cet examen, on a décidé de ne plus obliger VIA à demander l'approbation de l'ONT pour supprimer un service ou modifier les fréquences de service. L'ONT s'est aperçu qu'il faisait double emploi puisque les niveaux de service de VIA sont toujours régis par le contrat qui lie cette dernière à la Couronne. Cette décision est conforme à la volonté de l'Office de maintenir la réglementation à un niveau minimal.

Droits de passage

Par l'attribution de droits de passage, l'ONT peut obliger une compagnie de chemin de fer à laisser une autre compagnie circuler sur ses voies. Trois demandes de ce type sont actuellement à l'étude. Les décisions rendues dans ces causes pourraient influencer sur l'avenir des chemins de fer sur courtes distances au Canada. Dans une de ces demandes, la M.O.Q. Rail Inc. cherche à obtenir l'accès aux voies du CN entre Moncton, au Nouveau-Brunswick, et Windsor, en Ontario. Le demandeur propose d'exploiter uniquement un trafic intermodal de remorques de transport routier.

Raccorchements ferroviaires

En 1990, l'ONT a enquêté sur une demande déposée par la Port Stanley Terminal Rail Inc., compagnie constituée en vertu d'une loi provinciale, en vue d'être reliée aux réseaux du CP et du CN à St. Thomas, en Ontario. Les dispositions relatives aux raccorchements visent à permettre l'acheminement du trafic afin d'éviter l'isolement des expéditeurs. En novembre 1990, l'ONT a ordonné le raccorchement avec le réseau du CN, mais a rejeté la demande de raccorchement avec le CP.

Répartition des coûts

En octobre 1990, l'ONT a adopté les Lignes directrices relatives à la répartition des coûts pour les croisements *étages*, sur lesquelles l'Office fondera ses décisions en cas de différends quant à la répartition des coûts liés à un projet de croisement *étage*. Ces lignes directrices ont été élaborées après l'examen des mémoires reçus de 800 parties intéressées.

aux affrétteurs aériens relativement aux services de messageries aériennes, en permettant aux services intérieurs d'affrètement aérien de fréter des aéronefs à plus d'un service de messageries. Elles suppriment aussi la restriction relative au type de marchandises dont le transport est permis, ainsi que toute mention relative aux objets, colis, etc. que les services d'affrètement intérieurs et internationaux peuvent transporter pour le compte de services de messageries.

Amélioration d'ordre administratif du traitement des demandes de licences de transport aérien

En 1990, on a apporté des améliorations dans les domaines suivants :

- Les avis publics de demande (dont le contenu est rédigé par l'ONT, mais qui sont publiés dans les journaux aux frais du demandeur) ont été raccourcis substantiellement, de façon à réduire les frais de publication des demandeurs.

- L'obligation faite aux demandeurs de prouver qu'ils sont « canadiens », au sens de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, fait maintenant partie de la section 1 du processus de demande scindée en deux étapes. En intégrant cette exigence à la section 1 plutôt qu'à la section 2, on prévoit accélérer et améliorer le processus réglementaire auquel sont assujettis les transporteurs aériens canadiens.

- L'envoi de lettres-décision, visant à informer les demandeurs de certains services aériens qu'ils ont satisfait à la première des deux étapes du processus de demande, a remplacé les décisions officielles que l'Office rendait auparavant à cette étape. On prévoit que ces changements permettront de clarifier le processus. La seconde étape du processus doit être franchie à la satisfaction de l'ONT pour que la licence soit délivrée.

Programme amélioré de contrôle de l'assurance-responsabilité des transporteurs aériens

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* interdit à un transporteur aérien détenant une licence de l'ONT d'exploiter un service intérieur ou un service international s'il ne possède pas une assurance-responsabilité valide, conforme aux exigences du *Règlement sur les transports aériens*.

Taux non compensatoire

L'Office a tenu en 1990 les premières audiences portant sur l'article 59 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. Le demandeur, la Container Port of Saskatchewan Corporation, affirmait que le fait que le CN et le CP n'aient pas négocié des taux et des niveaux de service convenables pour son projet de terminus terrestre de conteneurs était contraire à l'intérêt public. L'Office a décidé d'entendre les deux demandes ensemble, mais au cours de l'audience, le demandeur a retiré les allégations qu'il portait contre le CP. Dans la plainte portée contre le CN, l'Office a estimé que le demandeur n'avait pas prouvé, à la satisfaction de l'Office, que le fait que le CN n'ait pas négocié des taux et des niveaux de service convenant au demandeur était contraire à l'intérêt public.

Intérêt public

En 1990, la première demande d'arbitrage a été portée devant un arbitre. Une décision a été rendue à l'intérieur de la limite de 90 jours. Le litige avait trait aux taux que le CN offrait à la Parish and Heimbecker Ltd. pour le transport, par un seul wagon, du grain à partir de Hanover, en Ontario, jusqu'à Montréal, au Québec, et Halifax, en Nouvelle-Écosse. Par la suite, le CN a demandé à l'Office de renverser la décision de l'arbitre, tranchant en faveur de la Parish and Heimbecker Ltd., en soutenant que les taux choisis étaient inférieurs aux taux compensatoires. L'Office a conclu que la décision de l'arbitre était irrévocable, et a rejeté la demande du CN.

Arbitrage

Le transporteur en question doit présenter à l'ONT un certificat d'assurance valide. Au cours de 1990, l'ONT a institué un programme grâce auquel les titulaires de licences sont avisés par courriel recommandé que leur certificat d'assurance arrive à échéance. Si un détenteur ne présente pas un certificat de remplacement dans les délais prescrits, il est passible de mesures de suspension immédiates de sa licence par l'ONT.

En novembre 1989, le CP a allégué que le taux pour les marchandises établi par la Burlington Northern Railroad pour le transport d'huile de colza canola de Winnipeg, au Manitoba, à Warren, au Minnesota, n'était pas compensatoire. À la suite d'une audience publique tenue en mars 1990, l'ONT a déterminé que le taux établi pour le trajet au Canada était non

FAITS SAILLANTS DE 1990

Abolition des frais supplémentaires imposés aux personnes handicapées

L'ONT a déterminé que le fait d'exiger des frais supplémentaires pour le siège occupé par l'accompagnateur ou pour le siège additionnel requis pour asseoir une personne handicapée constitue un obstacle indu aux déplacements des personnes handicapées. Il a donc présenté, pour approbation par le gouvernement en conseil, un règlement qui abolit ces frais dans le transport aérien au Canada.

Le règlement proposé, qui facilitera les déplacements des personnes handicapées dans tout le Canada, résulte des opinions sollicitées de 1 200 parties qui s'intéressent à l'accessibilité aux services de transport pour les personnes handicapées. La publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* donnera aux intéressés une autre occasion de faire part de leurs observations.

L'Office ordonne à Canadian Partner de rendre son réseau de transport accessible aux personnes handicapées

En septembre 1990, l'ONT a ordonné à Canadian Partner de rendre son réseau de transport accessible aux personnes handicapées. Cette décision découle directement d'une demande déposée par un passager, lequel, dans sa demande portant sur différentes questions liées au transport des personnes handicapées, disait notamment que la politique de la compagnie aérienne posait des obstacles à ses déplacements. Dans sa décision, l'Office faisait part de son intention de réglementer le transport aérien intérieur des personnes handicapées dans les petits aéroports, de même que d'établir des normes minimales quant à la formation du personnel des fournisseurs de services de transport.

Garantie des acomptes

Au cours de 1990, certains transporteurs aériens exploitant des services de transport international non réguliers par vols affrétés ont mis un terme à leurs opérations pour cause d'insolvabilité. L'ONT a entrepris de renforcer la protection des acomptes versés par les voyageurs de vols affrétés en augmentant le nombre de transporteurs aériens qui doivent garantir les acomptes. On a élaboré des révisions au *Règlement sur les transports aériens* afin

d'améliorer considérablement les conditions de garantie des acomptes auxquelles sont assujettis les transporteurs aériens. La modification devrait être publiée dans la partie I de la *Gazette du Canada* au début de 1991.

Évaluation en matière d'environnement - liste d'exclusion

En mai 1990, l'ONT a complété sa liste d'exclusion relative à l'évaluation en matière d'environnement. Sur cette liste figuraient les types de propositions soumises à l'ONT qui ne devraient pas avoir de repercussions environnementales néfastes ou dont on pourrait atténuer aisément les effets. Toutes les propositions de ce genre seraient automatiquement exclues de tout autre examen des répercussions environnementales. La liste de l'ONT a reçu l'approbation du Bureau fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement en octobre.

Audience sur les services aériens dans le Nord

Lors de cette audience, tenue en mai à Inuvik, Rankin Inlet et Iqaluit, les intéressés ont pu faire part de leurs préoccupations à propos des demandes déposées par les Lignes aériennes Canadien International Limited (CIL) et la Northwest Territorial Airways Limited, en vue de faire modifier certaines de leurs licences de services aériens dans le Nord, ainsi que tout le système de délivrance des licences de services aériens dans le Nord, en vigueur depuis janvier 1988. La décision relative à cette audience a été rendue le 28 juin 1990. Les demandes ont été approuvées par l'Office, mais les conditions ont été établies en fonction du service que doit fournir CIL sur la route Yellowknife-Franklin Inlet-Iqaluit.

Modifications aux dispositions du *Règlement sur les transports aériens* portant sur les messageries aériennes

Ces modifications, touchant les articles 11, 16 et 115 du *Règlement sur les transports aériens*, ont reçu l'approbation du gouvernement en conseil le 25 octobre 1990. Elles réduisent les restrictions qu'on imposait

Effectif

Le personnel de l'ONT fournit aide et conseils aux membres de l'Office. Le directeur exécutif, sous l'autorité du président, est l'administrateur en chef de l'ONT et de son personnel.

Directions générales

L'ONT comprend sept directions générales.

La Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché a la responsabilité de délivrer des licences intérieures, de délivrer des licences aux transporteurs aériens canadiens et étrangers qui exploitent des liaisons à destination et en provenance du Canada, et de contrôler l'application des exigences liées à la délivrance des licences. La Direction générale participe aussi à la négociation d'accords internationaux de transport aérien et assure le suivi des répercussions économiques de la réforme de la réglementation.

La Direction générale du règlement des différends offre des services pour faciliter le règlement des différends, relatifs aux taux et aux services de transport relevant de la compétence de l'ONT, et survenant entre transporteurs et expéditeurs ou voyageurs. Ces différends peuvent prendre la forme suivante : enquêtes formelles et informelles concernant les services aériens, maritimes et ferroviaires, dispositions visant la concurrence dans l'accèsibilité au réseau ferroviaire (prix de ligne concurrentiels et interconnexion), médiation et arbitrage. La Direction générale est également responsable du programme d'infrastructure ferroviaire, des projets d'acquisition et de fusion des grandes compagnies de transport canadiennes, des tarifs de pilotage, de la réglementation des tarifs aériens internationaux et de ceux du transport maritime dans le Nord, de l'administration de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* et de la réglementation des installations de transport, de l'équipement et des services destinés aux voyageurs handicapés du Canada.

La Direction générale des subventions au transport est chargée de l'administration des programmes de subvention et du calcul des taux applicables afin de déterminer le niveau de compensation équitable pour les divers services ferroviaires fournis par les compagnies de transport admissibles. Elle analyse également les demandes des compagnies ferroviaires qui veulent rationaliser leur réseau et vérifier les investissements et les dépenses des compagnies ferroviaires pour le transport du grain de l'Ouest.

La Direction générale de l'administration centrale et des activités régionales est chargée de concevoir et de mettre en œuvre les procédures de gestion de l'Office, ainsi que les systèmes d'information qui s'y rattachent. Elle est également responsable des services d'information, de gestion des documents, de finance, d'administration, de vérification interne et de communication, ceci afin que les objectifs reliés aux programmes de l'ONT soient atteints. Elle coordonne l'administration des programmes, des fonctions et des responsabilités relevant des bureaux régionaux.

La Direction générale des ressources humaines est chargée d'élaborer et d'appliquer les politiques, les systèmes et les programmes destinés à soutenir l'ONT dans l'atteinte des objectifs fixés par la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. Elle veille également à ce que les principes de gestion des ressources humaines soient conformes aux politiques établies par les organismes centraux.

Le Secréariat a la responsabilité de consigner les décisions et les arrêts de l'ONT, de réviser, d'examiner et d'émettre les décisions, les arrêts, les rapports et les avis de l'ONT, de rédiger les règlements et de les traiter conformément à la politique établie du gouvernement. Il voit également à la planification des réunions de l'Office, au maintien de la liaison parlementaire (Comité permanent des audiences publiques et des enquêtes, il coordonne tous les services de traduction, de même que la correspondance ministérielle et de la haute direction.

INTRODUCTION

Voici le troisième rapport annuel de l'Office national des transports du Canada, qui a été créé le 1^{er} janvier 1988 par la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. L'Office succède à la Commission canadienne des transports, constituée en 1967, en tant qu'organisme fédéral de réglementation des transports.

Le principe directeur de la nouvelle loi sur les transports prône une intervention moindre du gouvernement fédéral pour favoriser l'esprit d'innovation et d'entreprense. Les transports sont régis d'abord par les forces du marché avec l'allègement de la réglementation économique. Le nouvel organisme a une vocation toute particulière en matière de règlement des différends et de sauvegarde de l'intérêt public.

MISSION

Les activités de l'ONT tendent vers l'ultime objectif d'appuyer la mise en application de la politique nationale sur les transports au moyen de la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport de compétence fédérale.

STRUCTURE

L'ONT s'est doté d'une structure fonctionnelle adaptée au nouveau cadre réglementaire concordant avec sa vocation multi-modale et ses objectifs de mise en valeur des forces du marché.

Membres

En vertu de la Loi, l'Office est composé d'un président, d'un vice-président et d'au plus sept autres membres permanents, tous choisis par le gouverneur en conseil. Ce dernier peut aussi nommer jusqu'à six membres temporaires.

Le président est le premier dirigeant de l'Office et, à ce titre, il assure le contrôle des travaux des membres et du personnel.

Les membres prennent toutes les décisions de l'Office.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
MEMBRES	13
SECRÉTARIAT	17
RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS	19
ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET ANALYSE DU MARCHÉ	27
SUBVENTIONS AU TRANSPORT	35
SERVICES INTERNES	
• Services juridiques	49
• Administration centrale et activités régionales	57
• Ressources humaines	67

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

PRESIDENT

L'honorable Erik Nielsen

VICE-PRESIDENT

Micheline Beaudry

MEMBRES

Craig S. Dickson
Edmund J. O'Brien
Nicolle Forget
Keith Penner
George Minaker
Kenneth Ritter
James D. Mutch
Edward Weinberg

HAUTE DIRECTION

L'honorable Erik Nielsen,
Premier dirigeant

Keith Thompson,
Directeur exécutif

Suzanne Clément,
Secrétaire

Amelia Armit,
Directeur général,
Direction générale du règlement des différends

Gavin Currie,
Directeur général,
Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché

Mike Parry,
Directeur général,
Direction générale des subventions au transport

André Poulin,
Directeur général,
Direction générale des ressources humaines

Doug Rimmer,
Directeur général,
Direction générale de l'administration centrale et des activités régionales

Marie-Paule Scott,
Avocat général,
Direction générale des services juridiques

* membre temporaire

« ... la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transport comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions ... »

Paragraphe 3(1) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux



L'honorable Doug Lewis, c.p., F.C.A., c.r., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 66 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le troisième rapport annuel de l'Office national des transports du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1990.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

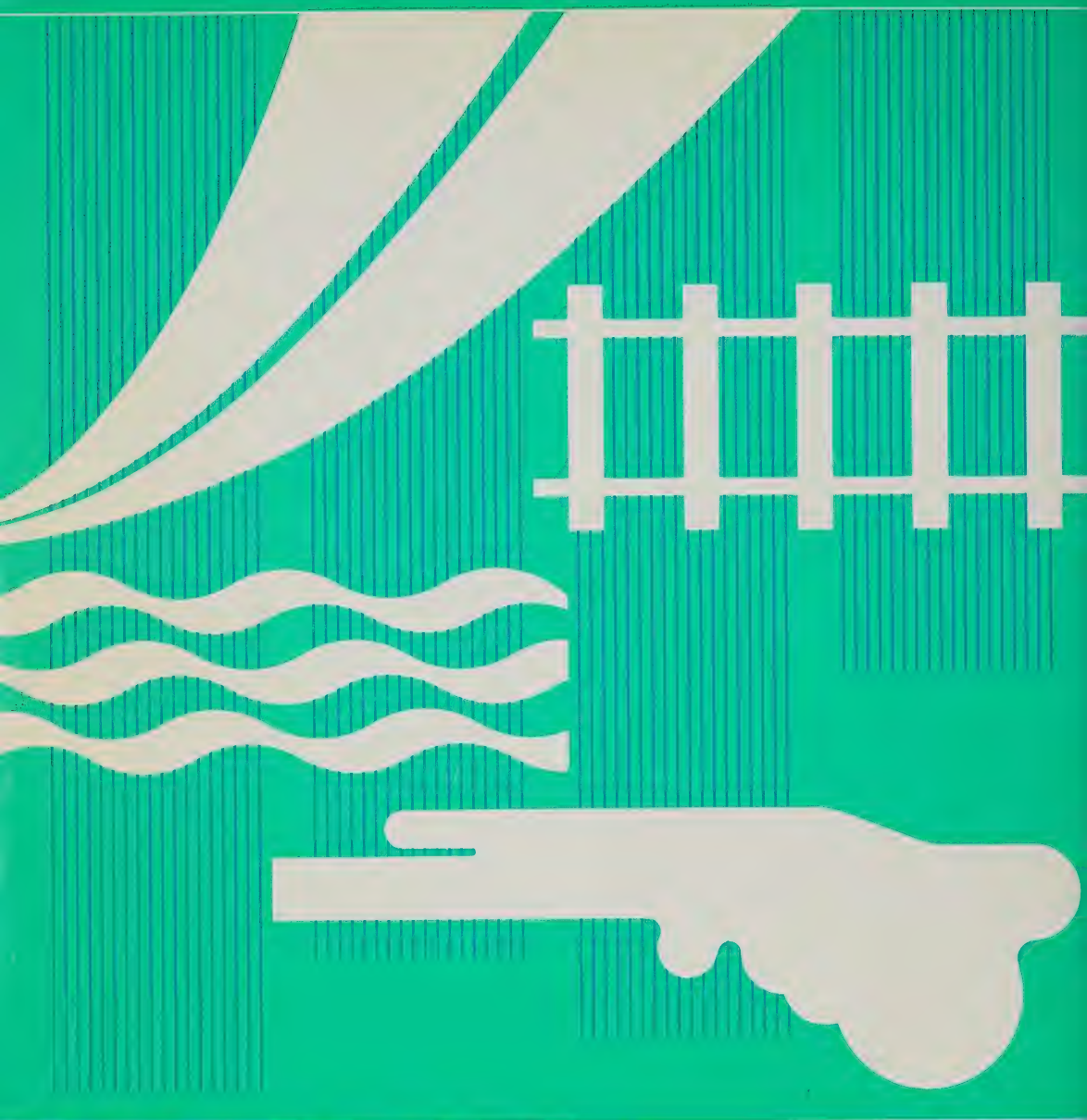
A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Erik Nielsen'.

Erik Nielsen

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1991
N° de catalogue TW1-1/1990
ISBN 0-662-58067-2

Imprimé au Canada

**Rapport annuel
de l'Office national
des transports
du Canada
1990**



Rapport annuel 1990

Office national
des transports
du Canada
National
Transportation
Agency of Canada



Canada

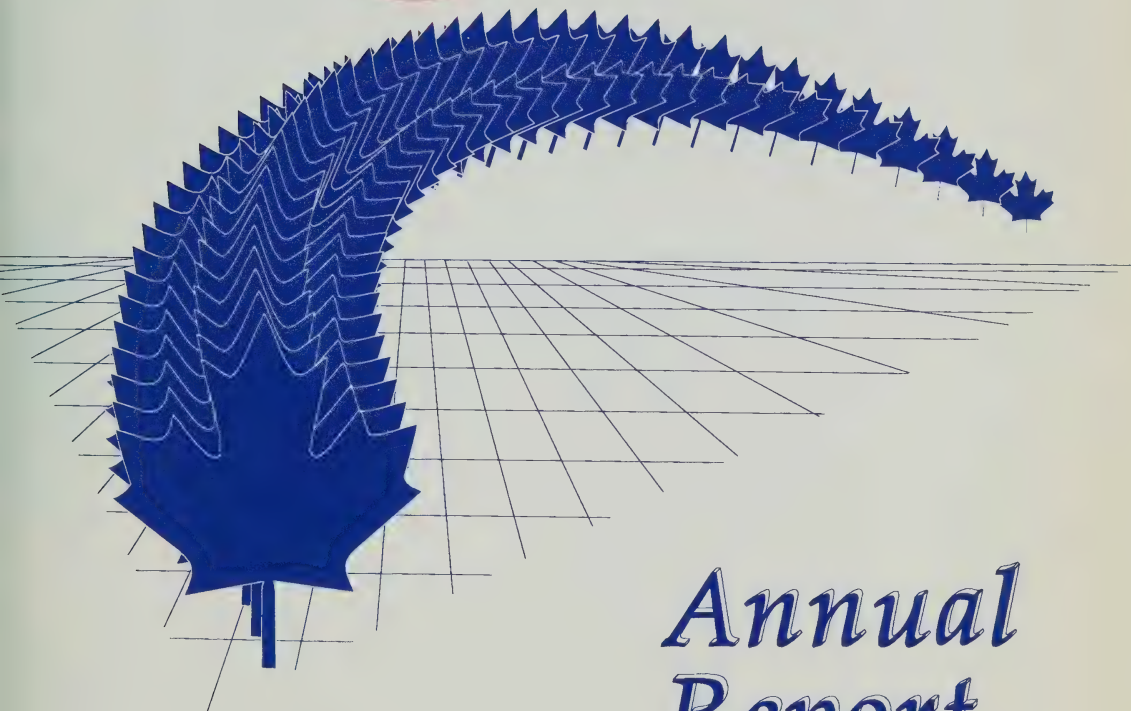


National
Transportation
Agency of Canada

Office national
des transports
du Canada

Gouvernement
Publications

CAI
TA 87
-A 56



Annual Report 1991

Canada

**Annual Report
of the
National
Transportation
Agency of Canada
1991**

© Minister of Supply and Services Canada 1992
Catalogue No. TW1-1/1991
ISBN 0-662-58822-3

Printed in Canada

Chairman
National Transportation Agency
of Canada



Président
Office national des transports
du Canada

The Honourable Jean Corbeil, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the fourth annual report of the National Transportation Agency of Canada, made pursuant to section 66 of the *National Transportation Act, 1987*, for the calendar year ended December 31, 1991.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, reading "Erik Nielsen".

Erik Nielsen

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

"... a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions ..."

Subsection 3(1), *National Transportation Act, 1987*

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

CHAIRMAN

The Honourable Erik Nielsen

VICE-CHAIRMAN

Micheline Beaudry

MEMBERS

Craig S. Dickson
Edmund J. O'Brien

Nicolle Forget
Keith Penner

George Minaker*
Kenneth Ritter

James D. Mutch
Edward Weinberg

PRINCIPAL OFFICERS

The Honourable Erik Nielsen,
Chief Executive Officer

Keith Thompson,
Executive Director

Suzanne Clément,
Secretary and Director General of Regional Operations

Seymour Isenberg,
Acting Director General,
Dispute Resolution Branch

Gavin Currie,
Director General,
Market Entry and Analysis Branch

Mike Parry,
Director General,
Transportation Subsidies Branch

André Poulin,
Director General,
Corporate Management and Human Resources Branch

Doug Rimmer,
Chairperson,
Working Group on Comprehensive Review

Marie-Paule Scott,
General Counsel,
Legal Services Branch

* Temporary Member

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	1
MEMBERS	13
SECRETARIAT AND REGIONAL OPERATIONS .	17
DISPUTE RESOLUTION BRANCH	19
MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH	27
TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH	35
INTERNAL SERVICES	
• Legal Services Branch	47
• Corporate Management and Human Resources Branch	53

INTRODUCTION

This is the fourth annual report of the National Transportation Agency of Canada. The Agency assumed responsibility for the federal regulation of Canadian transportation on January 1, 1988. It was established under the *National Transportation Act, 1987* and replaces the Canadian Transport Commission, which had regulated transportation in Canada since 1967.

The present transportation legislation is based on the premise that less government interference encourages innovation and enterprise. Transportation is now oriented towards a more competitive marketplace. Economic regulation has been reduced and is oriented towards problem-solving services and protecting the public interest.

OBJECTIVE

The ultimate goal of all NTA activities is to support the implementation of the national transportation policy through the economic regulation of carriers and modes of transportation that come under federal jurisdiction.

STRUCTURE

The Agency has been shaped to take its place in the current regulatory environment. It is structured along functional lines emphasizing multi-modal and market-oriented objectives.

Members

The Act provides for the appointment, by the Governor in Council, of a Chairman, a Vice-Chairman, and up to seven other full-time Members. Up to six additional Members may be temporarily appointed.

The Chairman is the Chief Executive Officer, responsible for controlling the work of both Members and staff.

The Members are responsible for all Agency decisions.

Staff

Agency Members receive advice and support from the staff of the NTA. Reporting to the Chairman is the Executive Director who, as Chief Operating Officer, is responsible for the administration of the NTA and its staff.

Branches

The NTA has six branches:

- The **Market Entry and Analysis Branch** is responsible for the licensing of Canadian and foreign air carriers operating in Canada, the licensing of Canadian air carriers operating internationally, the licensing of northern marine resupply services, the issuance of rail certificates of fitness or public convenience and necessity, and the assessment of waivers with respect to the coasting trade. This Branch also monitors the economic impact of regulatory reform and participates in the negotiation of international air agreements. Field Investigations Officers responsible for the enforcement of Agency regulations and licence conditions are located in Vancouver, Whitehorse, Thunder Bay, Toronto, Montreal and Moncton.
- The **Dispute Resolution Branch** provides services to assist in the resolution of disputes about rates and services between carriers and shippers/travellers in all modes of transportation under the Agency's jurisdiction. This includes formal and informal investigations of air, marine and rail complaints, rail competitive access provisions (competitive line rates and interswitching), mediation, and final offer arbitration. Other areas of responsibility are: the rail infrastructure program; acquisitions and mergers involving Canadian transportation undertakings; pilotage tariffs; regulation of international air tariffs; regulation of northern marine tariffs; administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*; and the regulation of transportation facilities, equipment and services provided to travellers with disabilities in Canada.
- The **Transportation Subsidies Branch** is responsible for the management of subsidy and rate programs that determine appropriate compensation for rail services provided by eligible transportation companies. The Branch also evaluates proposals to rationalize rail networks,

and monitors rail investment and expenditures for western grain transportation.

- The **Legal Services Branch** provides legal advice to the Members and staff of the NTA. It also acts as legal representative for the Agency at meetings, conferences, public hearings, inquiries and, when required, at judicial proceedings in the Federal and Supreme Courts.
- The **Corporate Management and Human Resources Branch** is responsible for the design and operation of the NTA management processes and related information systems; the provision of comprehensive services in support of NTA programs in the areas of informatics, records management, finance, planning, administration, internal audit and communications. It is also responsible for developing and implementing personnel administration and official languages policies, systems and programs in accordance with policies established by the central agencies.
- The **Secretariat and Regional Operations Branch** is responsible for recording Agency Decisions and Orders; editing, reviewing, producing and issuing Decisions, Orders, reports and notices; and drafting and processing regulations in accordance with government policy. It also plans Agency meetings, maintains parliamentary liaison (Standing Committee on Transport), administers public hearings and inquiries, coordinates all translation services as well as ministerial and executive correspondence. It is also responsible for the functions and responsibilities of the regional offices, and for the coordination of their programs.

Regional Offices

The Agency has discretion to establish regional offices. The Agency now has regional offices in the Western Region with an office in Saskatoon, Saskatchewan, and in the Atlantic Region with an office in Moncton, New Brunswick. Other regional offices are maintained in the Pacific Region (Vancouver), the Northern Region (Whitehorse), the Ontario Region (Thunder Bay) (Toronto) and the Quebec Region (Montreal). Agency Members have been appointed to staff the regional offices in Saskatoon, Montreal and Moncton.

In addition to its staff at headquarters, the Audit Services Directorate has three employees working out of the Quebec Regional Office in Montreal.

HIGHLIGHTS OF 1991

Running Rights

Through the granting of running rights, the Agency may require one railway to allow another railway to operate over its lines. In 1991, the Agency denied two applications from provincially incorporated railways, as the statutory provision does not extend to such operations. A third application filed by MOQ Rail, a federally incorporated company seeking to operate intermodal units of highway trailers, was withdrawn in December 1991.

Interswitching

In 1991, Agency staff undertook an inquiry into the current *Railway Interswitching Regulations*. The inquiry was initiated in response to a statutory requirement for such a review. Interested parties provided submissions and met with Agency staff.

Liability

In August 1991, following extensive consultations with interested parties, the *Railway Traffic Liability Regulations* were approved by the Governor in Council. The regulations are to apply where there is no written agreement or Agency Order restricting carrier liability.

"Fly Smart" Brochure

A brochure entitled "Fly Smart" was produced to advise consumers of their rights and how the Agency and other government departments can assist them. It has proven extremely popular with consumers and more than 60,000 copies have been distributed.

Mergers and Acquisitions Exemptions

An amendment to these regulations received Governor-in-Council approval on May 23, 1991. Proposed acquisitions are now exempt from notification to the Agency when both the buyer and the transportation undertaking to be acquired are wholly owned by the same person. This amendment reduces the regulatory burden on the industry and will eliminate delays and costs to certain prospective buyers.

Electronic Tariff Filing

On October 15, 1991, the Agency joined its American and British counterparts by allowing international air tariffs to be filed electronically, replacing in large measure the paper-based system. The primary benefits of electronic filing include reduced administration and overhead for both the government and the air carrier industry, which can ultimately benefit the consumer.

Safety Information

The Agency concluded that the lack of safety information in alternate media on aircraft constituted an undue obstacle to the mobility of persons who are visually impaired, and ordered the two large Canadian air carriers to make this information available in braille and in large print.

National Strategy

As a participating department in the National Strategy for the Integration of persons with disabilities, announced by the Prime Minister on September 6, 1991, the Agency was granted additional resources in order to accelerate its regulatory initiatives.

Public Education

The Agency continued to actively pursue its public education-liaison program to make its accessible transportation program better known to persons with a disability.

Inquiries

In addition to the inquiry into the policies of Canadian air carriers with respect to the carriage of persons with a disability, three additional inquiries were launched by the Agency: an inquiry to determine the level of accessibility of federally regulated ferry services, one into the availability of accessible ground transportation, equipment and services at Canadian airports, and one into the level of accessibility of extra-provincial motor coaches.

Advance Payments Protection

Revisions to the *Air Transportation Regulations* to substantially enhance advance payments protection at the air carrier level were published in Part I of the *Canada Gazette* for public comment.

In addition, field audits of tour operators and air carriers were increased to ensure that advance payments were being adequately protected.

Ownership and Control of Canadian Air Carriers

In-depth analyses of some existing Canadian air carriers were undertaken to ensure that these air carriers continued to comply with the Canadian ownership and control requirements set out in the *National Transportation Act, 1987*.

Administrative Improvements to the Processing of Market Entry Applications

- The domestic air application guide was re-written to make it clearer and more up-to-date.
- The guide and form to be used in making applications for temporary entry of vessels into Canada's Coasting Trade were updated and will be ready for distribution in both official languages early in the new year.
- The administrative guidelines used by staff when processing applications for Coasting Trade waivers were improved.
- The mailing of public notices of air applications to interested parties was examined and changes will shortly be introduced to reduce handling and mailing costs.

Enhanced Licence and Application Database

An integrated, computerized licence application tracking and information reporting system became operational at year end. This database will be further enhanced during 1992.

Rail Rationalization

In 1991, the Agency rendered decisions in respect of 12 CN and 11 CP applications for rail line abandonment. Of the 12 CN decisions, the Agency issued nine abandonment orders, two retention orders and one application dismissal. Two of the CN abandonment orders were later rescinded by Order in Council.

The Agency issued abandonment orders in all 11 of the CP applications for abandonment handled in 1991.

In January 1991, the Agency held a public hearing in New Brunswick in respect of CP's application to abandon portions of its Shogomoc and Gibson subdivisions.

Rail Subsidy Payments

In 1991, the Agency paid \$793.3 million to support Canadian rail transportation. Funds were allocated as follows:

- \$779.2 million in assistance payments lowered western grain transportation rail costs for Canadian producers.
- \$8.4 million was paid for losses incurred on branch lines operated by the railways as an imposed public duty.
- \$5.7 million was paid for losses incurred by non-VIA passenger train services.

CN and CP Charges to VIA

By request of the Minister of Transport, the Agency is directed to conduct annual investigations of the charges to VIA Rail Canada by CN and CP. These charges relate to services rendered to VIA for the operation of passenger train services in Canada. The Agency determines the costs that are used by Transport Canada to establish settlement invoice levels in accordance with the VIA/CN and VIA/CP Operating Agreements, the *Railway Costing Regulations* and the results of the VIA Rail Costing Review.

During 1991, examinations and analyses were performed regarding charges by the railways for 1989 and 1990. Final VIA settlement invoice determinations for both CN and CP for 1989 and 1990 are expected to be reported to the Minister of Transport during 1992.

WGTA 1991-92 Rate Scale

Every year the Agency issues a rate scale that establishes the rate railways charge producers, and the rate to be borne by Canadian taxpayers, for the movement of western grain by rail. The Agency is required by statute to consult with industry participants during the development of this scale.

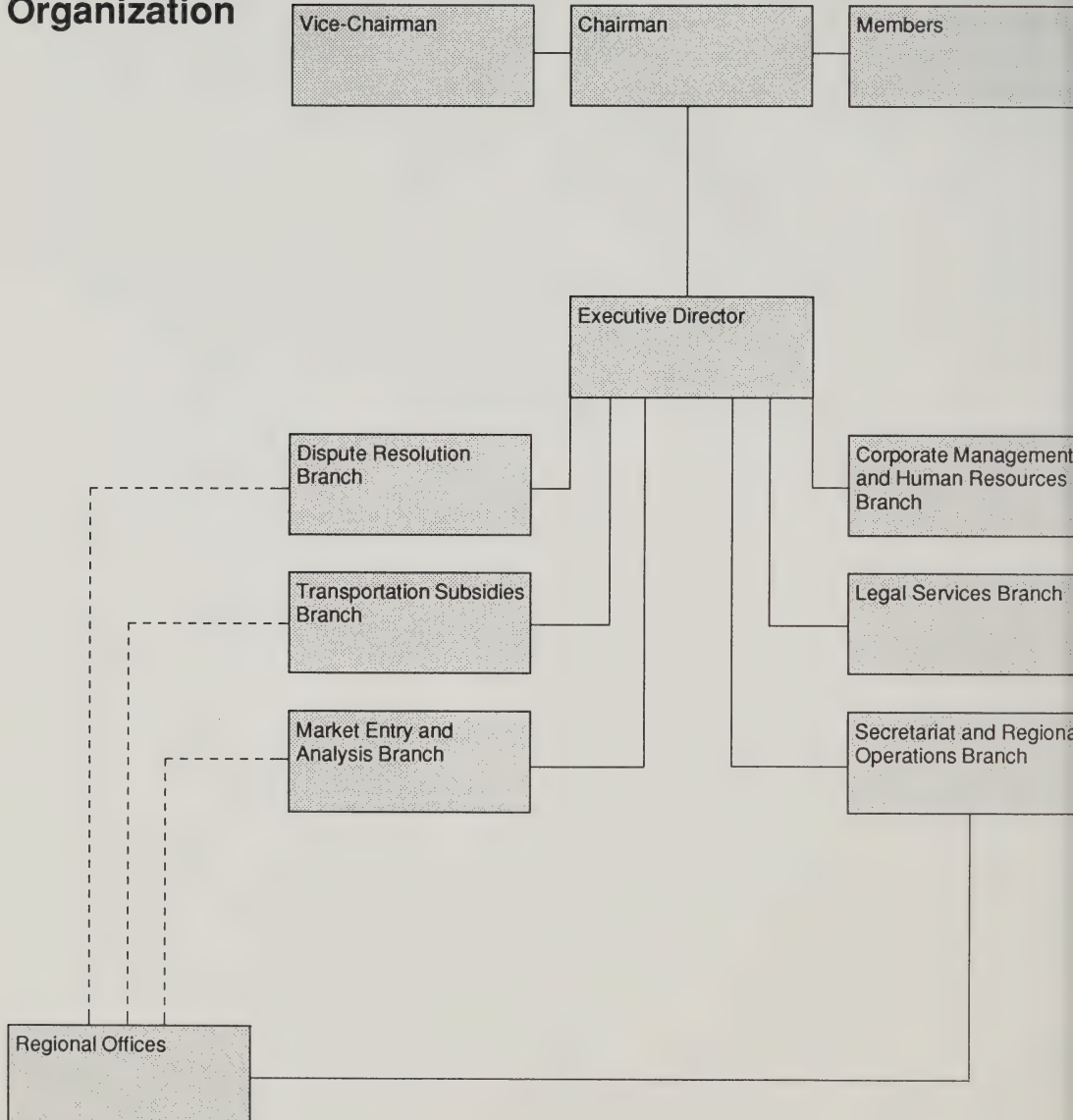
During the spring of 1991, the annual rate scale for crop year 1991/92 was issued. This rate scale is in effect from August 1, 1991, to July 31, 1992.

Order-in-Council approval was given for the 1991/92 rate scale based on a Grain Transportation Agency tonnage opinion of 33.2 million tonnes.

ORGANIZATION, FUNCTIONS AND EXPENDITURES

National Transportation Agency of Canada

Organization





National Transportation Agency of Canada

Functions

Dispute Resolution Branch

- Rail Complaints and Investigations
- Rail Competitive Access
- Mediation and Arbitration
- Rail Confidential Contracts and Tariff Filings
- Public Interest Investigations
- Non-Compensatory Rates
- Common Carrier Obligations (Freight)
- Passenger Related Matters
- International Air Tariffs
- Air and Water Rates and Service Complaints
- Administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, Pilotage Rates and Northern Marine Resupply Tariffs
- Mergers and Acquisitions
- Rail Infrastructure Program
- Transportation Services for Disabled Persons

Corporate Management and Human Resources Branch

- Internal Management Services
- Human Resources Policies and Programs
- Official Languages

Transportation Subsidies Branch

- Rail Rationalization
- Western Grain Rates and Payments
- WGTA Quadriennial Costing Review
- Western Grain Investment and Expenditure Monitoring
- Branch Line and Passenger Train Service Payments
- CN and CP Charges to VIA
- Canola Rates
- Station Removals
- Schedule 'A' Rates

Secretariat and Regional Operations Branch

- Prepare and Issue Agency Decisions and Orders
- Draft and Process Regulations
- Public Hearings
- Ministerial Correspondence
- Regional Operations

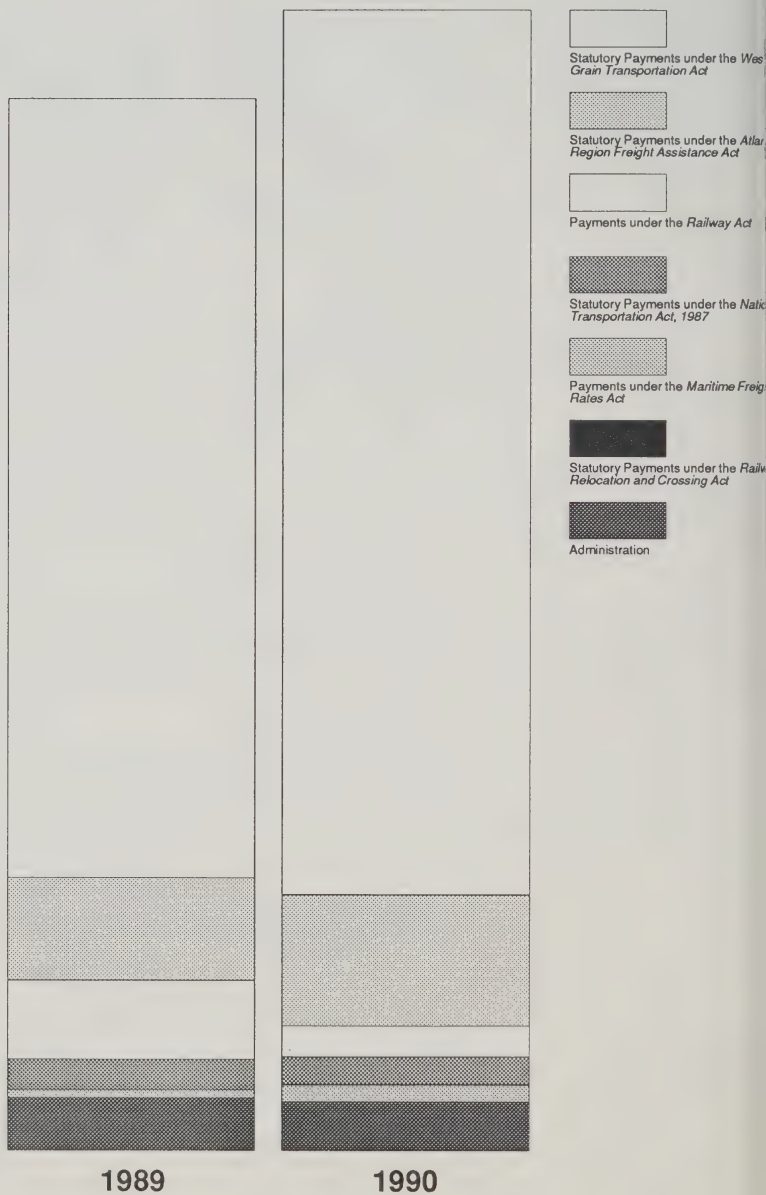
Market Entry and Analysis Branch

- Domestic and International Air Licensing
- Northern Marine Resupply Services Licensing
- Temporary Entry Waivers, Coasting Trade, Customs Regulations and *Energy Supplies Emergency Act*
- Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity
- Notices of Agreements to Convey Lines of Railway
- Commodity Pipeline Permits
- Annual Reviews
- Field Investigations
- International Air Agreements

Legal Services

- Legal Advice
- Represent Agency at hearings and before the Courts

Comparison of estimated budgetary expenditures



Program	Percentage of 1991 expenditures	1990 (000's)	1991 (000's)	Increase (Decrease)
Statutory Payments under the <i>Western Grain Transportation Act</i>	83.4 %	\$645,170	\$778,935	\$133,765 ⁽²⁾
Statutory Payments under the <i>Atlantic Region Freight Assistance Act</i>	10.2 %	\$95,320	\$95,141	(\$179)
Payments under the <i>Railway Act</i>	0.6 %	\$22,840	\$5,855	(\$16,985)
Statutory Payments under the <i>National Transportation Act, 1987</i>	0.9 %	\$20,411	\$8,831	(\$11,580)
Payments under the <i>Maritime Freight Rates Act</i>	1.1 %	\$12,120	\$9,964	(\$2,156)
Administration	3.8 % ⁽¹⁾	\$35,488	\$35,707	\$219
Total	100 %	\$831,349	\$934,433	\$103,084

⁽¹⁾ 3.1 % Salaries and wages; 0.7 % Other

⁽²⁾ The difference in these payments is due to the increased tonnage of grain shipped in 1991

Members of the National Transportation Agency of Canada

**CHAIRMAN: Honourable Erik Nielsen,
P.C., D.F.C., Q.C., LL.B.**



Mr. Nielsen earned his law degree at Dalhousie University in Halifax and was called to the Bar of Nova Scotia in 1951. He opened his legal practice in Whitehorse, Yukon in 1952 where he has now been living for over 40 years. He currently is a resident of Ottawa.

First elected to the House of Commons in December of 1957, he served as the Member for Yukon for over 29 years. Mr. Nielsen served the Government of Canada in various capacities including Deputy Prime Minister and President of the Privy Council, Minister of Public Works and Minister of National Defence. He has also served as Leader of the Opposition. He withdrew from Cabinet in June, 1986 and resigned as the Member of Parliament for Yukon in January 1987 prior to his appointment as President of the Canadian Transport Commission. On December 1, 1987 he was also appointed Chairman of the National Transportation Agency of Canada.

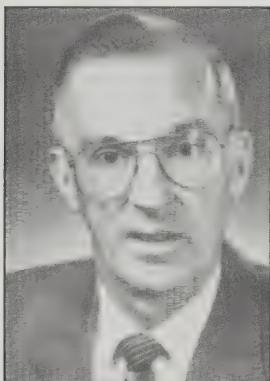
Mr. Nielsen is a veteran of the second world war. He has been a qualified pilot for 49 years and holds a commercial pilot's licence.

In recognition of his outstanding work in the legal profession and his contribution to the constitutional development of Yukon since 1952, he was appointed Queen's Counsel in 1962.



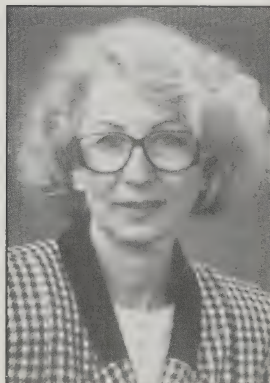
VICE-CHAIRMAN: Micheline Beaudry

Mrs. Beaudry has over 25 years of industrial and consulting experience in the energy and transportation sectors, with public companies and regulated industries both in Canada and abroad. In the course of her career, she has worked for Hydro-Québec, Metropolitan Gas, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon and Québecair, as Assistant to the President. Prior to being appointed to the Agency, Mrs. Beaudry was Vice President with Econosult-Lavalin. She holds a Bachelor's degree in Commerce and an MBA from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal, where she also taught marketing research earlier in her career.

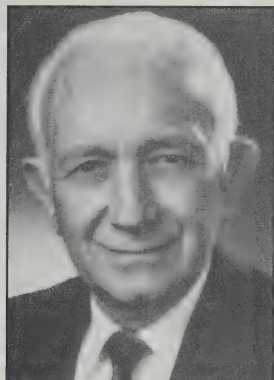


MEMBERS:

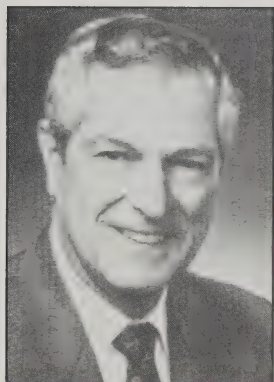
Mr. Craig S. Dickson has over 34 years experience with the Atlantic Provinces Transportation Commission, serving as its General Manager from 1961 to 1987. In that position he was active in a number of professional and trade organizations and was President of the Canadian Transportation Research Forum for 1987-1988. He has served as a director of the Canadian Shippers' Council, and was a member of the Transportation Committee of the Canadian Chamber of Commerce, the New Brunswick Trade Development Board, the Chartered Institute of Transport, and the Maritime Regional Advisory Council. He is also a past national chairman of National Transportation Week. Mr. Dickson is the resident Member for the Atlantic Regional Office located in Moncton.



Mrs. Nicole Forget held a number of management positions prior to her career as a lawyer and her nomination to the Vice-Presidency of the Conseil des services essentiels au Québec. A founding member and Secretary of the Fédération des femmes du Québec, Mrs. Forget was President of the Association des consommateurs du Québec and Chairman of the Board of Nouveler Inc., a holding company in the development of new sources of energy. Mrs. Forget has been a member of many boards of directors, including the Economic Council of Canada and the Conseil d'administration d'Hydro-Québec. She has a Bachelor's degree in Commerce from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal and a law degree from the same university. She is a member of the Barreau du Québec and of the Corporation des Conseillers en relations industrielles. Mrs. Forget is the resident Member for the Quebec Regional Office located in Montreal.



Mr. James D. Mutch was Vice President, Corporate and Government Affairs with Canadian Airlines International Ltd. He held a number of senior positions with Canadian Airlines (formerly Canadian Pacific Airlines) including Senior Director, Industry Relations; Senior Director, Sales Development and Corporate Liaison; Director, Western Region; and Manager - Edmonton and northern Alberta, Hong Kong and South East Asia, southern California and southwest U.S.A., and Hawaii. Prior to that he held management positions in Victoria, Vancouver and other areas of western Canada. Mr. Mutch is a member of the Quarter Century Aviation Club of Vancouver and Edmonton, and an honorary member and past director of the Northern Air Transport Association. A former bush pilot, Mr. Mutch has over 40 years domestic, international and transborder experience in the aviation industry; he holds a pilot's licence.



Mr. Edmund J. O'Brien was Director of Transportation for the Province of Newfoundland and Labrador between 1973 and 1987, during which time he was a member of the federal Minister of Transport's task force on program review. Prior to that he held a number of senior positions in government and private industry, including Executive Officer-Director of Administration of the International Development Research Centre; Executive Vice-President, General Manager and Director of Québecair, and Chief Economic Analyst (International) of Canadair Limited. Prior to becoming a Member of the Agency he served as Secretary of the Canadian Transportation Research Forum.



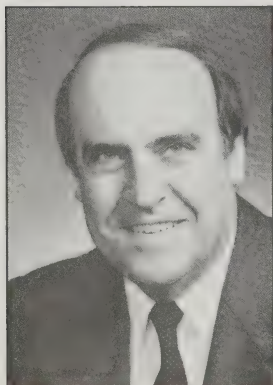
Mr. Keith Penner brings to the Agency his knowledge and experience in the north. As the Member of Parliament for Cochrane-Superior from 1968 to 1988, Mr. Penner served as parliamentary secretary to the Minister of State for Science and Technology and to the Minister of Indian Affairs and Northern Development. He was also Chairman of the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development. Mr. Penner's education includes a Bachelor of Arts degree and a Master's of Education. As an undergraduate, he studied at the University of Alberta; his postgraduate studies were at the University of Toronto and the University of Ottawa. He also did post-degree work at Queen's University and McMaster University. He was a Visiting Fellow in the School of Political Science at Queen's University for the 1987-88 academic year.



Mr. Kenneth Ritter graduated with a degree in law from the University of Saskatchewan in 1976. Following three years of private law practice in Kindersley, Saskatchewan, Mr. Ritter turned his attention to full-time farming. In 1987 he was appointed Chairman of the Saskatchewan Surface Rights Arbitration Board, a quasi-judicial body responsible for resolving disputes between landowners and oil companies in Saskatchewan. Just before his appointment to the Agency, Mr. Ritter was with the Saskatchewan Department of Justice. Mr. Ritter is the resident Member for the Western Regional Office located in Saskatoon.



Mr. Edward Weinberg was previously a senior official with the Canadian Transport Commission. He joined the CTC in 1970 and, at the time of his secondment to the Office of Economic Regulatory Reform of the Minister of Transport in 1985, he was Director of Freight Studies in the Research Branch. While with the CTC he chaired a number of federal-provincial inquiries into transport-related matters including the Vancouver rail access study and the White Pass and Yukon Railway inquiry; he co-chaired the Thunder Bay rail access study; and represented the CTC on the joint track usage study - Fraser Thompson Canyon. Since 1985 Mr. Weinberg has been involved with the development of the economic regulatory reforms which led to the establishment of the Agency. He has a Bachelor of Science degree from McGill University.



TEMPORARY MEMBER:

Mr. George Minaker is a graduate of the University of Manitoba with a Bachelor of Science degree in Electrical Engineering, and is a professional engineer. He held a number of engineering positions in Winnipeg between 1961 and 1984. His career in public life began in 1967 when he served on several city councils in the Winnipeg area until 1972. From 1973 to 1981 he was the member of the Manitoba Legislative Assembly for St. James where he served as Minister of Community Services and Corrections. In 1984 Mr. Minaker was elected to the House of Commons where he served as the member for Winnipeg-St. James until 1988. During this period he was a member of the House of Commons Finance Committee, and of the Energy, Mines and Resources Committee.

SECRETARIAT AND REGIONAL OPERATIONS BRANCH

AUTHORITY AND RESPONSIBILITY

The Secretariat and Regional Operations Branch is the official point of contact between the Agency and the public. The Branch is responsible for drafting, editing, recording and issuing Agency Decisions and Orders. It is also responsible for drafting and processing regulations in accordance with government policy, coordinating ministerial and executive correspondence, coordinating translation and editorial services for executive correspondence and Agency Decisions, maintaining Parliamentary liaison by conveying Standing Committee on Transport's weekly schedule of appearances to the Chairman, Executive Director, and Directors General, and administering public hearings conducted by the Agency. It is also responsible for the functions and responsibilities of the regional offices located in Moncton, New Brunswick, and Saskatoon, Saskatchewan, and for the coordination of their programs.

ACTIVITIES

In 1991, the Branch processed 589 Orders and 850 Decisions. The breakdown by mode of transportation is as follows:

ORDERS (1991)

Rail	288
Air	297
Water	2
Motor Vehicle	0
Pipeline	2
	589

DECISIONS (1991)

Rail	39
Air	598
Water	3
Motor Vehicle	1
Letter Decisions Subs. 72(2) and 94(2) of the <i>NTA, 1987</i>	
	850

The ministerial and executive correspondence unit coordinated 704 requests concerning ministerial and executive correspondence. The unit also prepared and edited 2,130 letters or response projects. The Branch was also involved in the administration of one public hearing and one pre-hearing, held in two locations, which resulted in a total of five sitting days.

The following is a list of regulations and statutory instruments* processed by the Branch and approved by the Governor in Council in 1991:

1. *Grain Rates Order, revocation, SOR/91-92 - January 7, 1991, P.C. 1990-2874 - December 31, 1990
2. *Annual Rate Scale Order, 1991-1992, SOR/91-270 - April 11, 1991, P.C. 1991-651 - April 11, 1991
3. Part VII Exemptions, amendment, SOR/91-335 - May 23, 1991, P.C. 1991-911 - May 23, 1991
4. *Railway Traffic Liability Regulations*, SOR/91-488 - August 14, 1991, P.C. 1991-1435 - August 13, 1991
5. *National Transportation Agency General Rules*, SOR/91-547 - September 19, 1991, P.C. 1991-1736 - September 19, 1991
6. *Railway Lines Abandonment Regulations*, amendment, SOR/91-559 - September 26, 1991, P.C. 1991-1824 - September 26, 1991
7. *Railway Grade Separations Regulations*, amendment, SOR/91-583 - October 10, 1991, P.C. 1991-1945 - October 10, 1991
8. *Railway Interswitching Regulations*, amendment, SOR/92-39 - December 12, 1991, P.C. 1991-2484 - December 12, 1991

9. *Establishment of 1992 Rates at Minimum Compensatory Levels for Movements of Rapeseed Products by Rail, P.C. 1991-2532 - December 12, 1991
10. *Approval of Agency Order No. 1991-R-546 dated November 12, 1991 concerning the 1991 Supplementary Minimum Compensatory Rates for Movements of Rapeseed Products by Rail, P.C. 1991-2531 - December 12, 1991

APPLICATIONS FOR REVIEW

Two applications for review dealing with air matters were filed with the Agency in 1991, and one was carried over from 1990. Of these applications, one was granted, one was denied, and the file was closed on one as no response was received from the applicant.

Forty-five rail-related applications for review were considered in 1991, of which 14 were carried over from 1990. Decisions were rendered on 37 applications during the year, with 26 applications granted and one denied; in one case, it was determined that the Agency had no jurisdiction in the matter; in four cases, the party was advised that an application was not required, and therefore, in three cases, errata were issued and in one case, the information was noted. In two cases, the applicant was advised to reapply under another section. One file was closed as no response was received from the applicant. The eight remaining applications were carried forward for consideration in 1992. Three of the rail-related review applications were related to decisions on rail abandonments. Of these, two were granted and one was carried over to 1992.

One marine-related application for review was filed in 1991 and carried forward to 1992.

REGIONAL OPERATIONS

Under section 20 of the *National Transportation Act, 1987*, the Agency is empowered to establish regional offices outside the National Capital Region with one to be located in Atlantic Canada and one in western Canada. To make its services accessible and responsive to transportation users throughout Canada, the Agency has decided to maintain regional offices in the following locations: the North (Whitehorse); the Pacific (Vancouver); the West (Saskatoon); Ontario (Thunder Bay); Quebec (Montreal); and the Atlantic (Moncton).

Atlantic Regional Office

The Atlantic Regional Office, which opened in June 1988, is designed to be a "microcosm" of the headquarters office, which is located in Hull, Quebec. As such, it provides programs and activities that are administered by headquarters staff. The Atlantic Regional Office has local responsibility for four program areas. These are:

- **Dispute Resolution:** assists in resolving economic disputes between carriers and users of transportation services, in the interest of efficiency and utility in the Atlantic Region. Major responsibilities include: the monitoring of economic concentration, including mergers and acquisitions, and its impact in the marketplace; and the processing of applications related to rail infrastructure.
- **Rail Rationalization:** involves assessing rail passenger and branch line rationalization issues, including assisting with public hearings on rail line abandonments. Economic and technical changes that will impact on the Agency's responsibilities within this region are monitored and assessed.
- **Market Entry and Analysis:** provides two main functions, the administration and enforcement of standards for transportation exit and entry; and, assisting with annual reviews to measure the specific effects of the *National Transportation Act, 1987* and related transportation legislation.
- **Atlantic Region Freight Assistance Program:** includes the administration of freight subsidy programs applicable to the region. The Atlantic Regional Office administers two such programs: the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA). Annual subsidies disbursed under these two Acts amount to \$105.1 million. The Regional Office

supplements desk audit functions with field audits in Atlantic Canada to verify claims made under the subsidy programs and arranges for subsidy payments to over 2,500 certified subsidy claimants under these programs. New audit procedures have been introduced to increase the quality and quantity of claim processing.

Regional Staff

Atlantic Canada is represented by a regional Member. There are 45 employees, many of whom are involved with the freight assistance programs.

Accomplishments

The automated and computer claim processing system, which was implemented in the Atlantic Regional Office in 1990, continues to increase productivity in both the functional programs and subsidy audits. Staff processed 18,110 subsidy claims during 1991.

During the past year, the office has been active in 12 air enforcement investigations, conducted 21 air carrier inspections, and has participated in a number of important rail infrastructure dispute resolution cases.

The Atlantic Regional Office has developed and distributed a Brochure and Guide explaining the Atlantic Region Freight Assistance programs. Based on responses received to date, this material is beneficial to Atlantic Regional Office clients and others in this region.

Western Regional Office

During 1991, the Western Regional Office, in Saskatoon, continued to carry out local administration of the following three major program areas which are the responsibility of the National Transportation Agency:

- **Market Entry and Analysis:** in the western region, this involves the administration and enforcement of standards for transportation entry and exit; preparation of advice with respect to the negotiation and implementation of international agreements, as they may pertain to western Canada; and annual reviews to measure specific effects of the new legislation.
- **Dispute Resolution:** this section is responsible for assisting in the resolution of disputes between carriers and the users of transportation services in

Western Canada and for the processing of applications under the rail infrastructure program.

- **Transportation Subsidies:** this function provides for regional input into rail rationalization and spur line determination process as defined by the *National Transportation Act, 1987* and transportation subsidy payment audits, verification and monitoring activities as related to the *Western Grain Transportation Act*.

During the year regional staff received and processed: 32 applications for southern Canadian air licences, 78 applications for licences to operate in northern Canada, and 27 applications for Class 9-4 international air charter licences.

Consultations were held with provincial and federal government departments, and with various users of the transportation system in western Canada, concerning the effects of the new legislation. Meetings were also held with representatives of a number of northern communities, to discuss the impact of the new regulations on transportation services in their areas. Liaison was also maintained with air and rail carriers to obtain and report on the effects of regulatory reform on both the consumers and providers of transportation services in western Canada.

During 1991, the regional office continued to be involved with problems concerning the adequacy of transportation services in western Canada. There were several complaints (both formal and informal) filed with the western region relating to the availability of rail services to producers. In addition, a number of other service and rate-related matters were filed with this regional office with respect to passenger and freight transportation. They were resolved satisfactorily.

In the rail infrastructure program, 121 applications were processed and 11 complaints were resolved involving matters related to crossings at grade. A number of on-site inspections and meetings were undertaken to assist in the processing and resolution of these applications and complaints.

During 1991, the regional office resolved 127 written and oral complaints involving international and domestic air passenger and air cargo service. As well, the regional office distributed over 23,000 copies of the Fly Smart brochure, in order to promote the Agency's visibility with respect to air travellers and their rights.

Regional staff acted in support of headquarters activities with respect to the monitoring of the

effectiveness of the *National Transportation Act, 1987*, and related legislation.

In the area of transportation services for persons with disabilities, the regional office continued to be involved in resolving disputes over the accessibility of airport facilities and aircraft, as well as providing advice to the public with respect to the rights of disadvantaged passengers generally.

During the year, regional staff participated in the processing of six rail abandonment applications pursuant to section 160 of the NTA, 1987 and two cases that required determinations as being a branch line or spur line according to section 157 of the NTA, 1987.

Western region staff were committed to WGTA activities to a greater degree during 1991 than in any previous year. Regional personnel participated in the monitoring of railway programs, auditing of railway claims for the movement of grain and branch line maintenance expenditures, and on-site physical verification of railway investments in equipment and plant, including grain dependent branch line maintenance expenditures.

TABLE 1**ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAMS
PAYMENTS CERTIFIED, 1991**

	Amount Certified ⁽¹⁾ 1990			Amount Certified ⁽¹⁾ 1991		
	Rail	Motor Vehicle	Water	Rail	Motor Vehicle	Water
<i>Maritime Freight Rates Act</i>						
Westbound	11.5	—	—	10.0	—	—
Intra	—	—	—	—	—	—
<i>Atlantic Region Freight Assistance Act</i>						
Section 3 (Westbound)	—	28.0	—	—	27.0	—
Section 6 (Selective Westbound)	4.7	9.3	—	4.0	9.7	—
Section 6 (Selective Intra)	7.9	45.4	0.9	9.3	44.3	0.8
Total for Program	24.1	82.7	0.9	23.3	81.0	0.8
Total of Claims Accepted for Audit	219	15,616	45	261	18,049	42
Number of Claims Processed	204	16,075	36	251	17,825	34

⁽¹⁾ Millions of dollars

DISPUTE RESOLUTION BRANCH

The Dispute Resolution Branch supports the NTA's function of resolving economic disputes between carriers and users of transportation services, in the interests of efficiency and utility of the transportation network. Activities include responding to specific applications and complaints concerning matters within the Agency's jurisdiction, conducting public interest investigations, providing mediation services and arbitration support, and initiating appropriate regulatory action. The Branch also has special responsibilities in implementing the NTA's mandate with respect to transportation rates and services, rail competitive access measures, allocation of costs of road/rail crossings, transportation of persons with disabilities, and mergers and acquisitions of transportation companies.

The Branch consists of four directorates: Accessible Transportation; Rail Complaints, Tariffs and Mediation; Rail Infrastructure; and Air and Marine Complaints, Investigations and Tariffs.

Accessible Transportation Directorate

The Directorate supports the Agency in implementing provisions of the *NTA, 1987*, as amended, which require that transportation services should not pose undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. To achieve this objective, the Agency may prescribe, administer and enforce regulations, and investigate and act on complaints filed by persons with disabilities. The Directorate also carries out studies on issues relating to accessible transportation and consults with organizations of and for persons with disabilities throughout Canada. The activities of the Directorate are organized into a four point program of regulation development, complaint resolution, investigation and monitoring, and public education-liaison.

This year the Agency rendered a number of major decisions in the area of accessible transportation. It concluded that the lack of safety information in alternate media on aircraft constituted an undue obstacle to the mobility of persons who are visually impaired and ordered the two large air carriers to make

this information available in braille and large print. In another decision, the Agency ordered a limousine service operating at a Canadian airport to accept passengers with a disability.

In 1991, the Agency received 36 complaints concerning undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. In addition, the Agency considered 12 complaints that were carried over from 1990. Almost all of the complaints received dealt specifically with transportation by air. Only one dealt with rail transportation. Complaints about wheelchairs comprised 20 per cent of complaints resolved. Ground services were another 20 per cent, airport facilities 16 per cent, and problems with the air carriers themselves totalled 40 per cent. The remaining four per cent account for one complaint regarding oxygen.

The Agency continued during 1991 with its standards development and regulatory initiatives aimed at rendering the federal transportation network accessible to people with disabilities. The Agency determined that charging additional fares for attendants constitutes an undue obstacle to the mobility of persons with a disability. The proposed regulations, which also incorporate terms and conditions of carriage of persons with a disability, were submitted for government approval to pre-publish in Part I of the *Canada Gazette* in March 1991. They were returned to the Agency for further consultations. The Agency also approved draft regulations establishing minimum training standards for transportation personnel. They were sent to the Privy Council Office for technical review, and prepublication is expected in the second quarter of 1992.

The Agency is continuing its work on the development of regulations on terminal and equipment accessibility, and on terms and conditions of carriage for rail, ferry and bus, as well as communication of information to persons with a disability. The Agency has also specified its intention to regulate the domestic air carriage of persons with disabilities in small aircraft.

As a participating department in the National Strategy for the Integration of persons with disabilities announced by the Prime Minister on September 6, 1991, the Agency was granted additional resources in order to accelerate its regulatory initiatives. This five-year, \$158-million program has three key goals: equal access, economic integration, and effective participation by Canadians with disabilities in the mainstream of society.

During 1991, in addition to the inquiry into the policies of Canadian air carriers with respect to the carriage of persons with a disability, three additional inquiries were

launched by the Agency. The Agency initiated an inquiry to determine the level of accessibility of federally regulated ferry services. The Agency also initiated an inquiry into the availability of accessible ground transportation, equipment and services at Canadian airports. Finally, an inquiry into the level of accessibility of extra-provincial motor coaches was announced in December.

In an effort to ensure that the views of persons with disabilities are taken into account in all aspects of the Agency's work, and to foster an understanding of the Agency and its functions, staff have continued to carry out an active program of meetings, consultations, and information sessions with persons with disabilities and associations representing them. The Directorate has also begun similar consultations with the travel industry.

Advertisements were placed in specialty magazines; speeches were given to industry and groups representing persons with a disability; and staff participated in numerous exhibitions. Brochures explaining the Agency's powers in the area of accessible transportation and how to complain about an undue obstacle were also distributed to various interested parties and target groups. The brochures were also produced in alternate media. The increased awareness resulted in an increase in the number of complaints received by the Agency.

The Agency also participated actively in the federal working group responsible for coordinating the exhibit at Independence '92. This international congress and exposition on disability will be hosted by Canada, in Vancouver, on the occasion of the end of the Decade of Disabled Persons, 1982-1992.

As part of its ongoing effort to promote cooperation and understanding between consumers, transportation-service providers and government, the Agency is an active participant with observer status on the Minister of Transport's Advisory Committee on Accessible Transportation.

Surmounting the problem of undue obstacles to the mobility of travellers with disabilities, in cooperation with consumers and industry, will continue to be the objective of the Directorate in the coming year.

Rail Complaints, Tariffs and Mediation

Branch activity in implementing competitive access, mediation and arbitration support services helps shippers and carriers resolve their own disputes. The Branch also supports the Agency in resolving formal complaints. Such complaints may allege that the

general public interest in freight, or passenger rates and service, is prejudiced by some carrier action or omission; common carrier obligations are not fulfilled; or other particular provisions of Acts are violated.

Rail Competitive Access

The *National Transportation Act, 1987* calls for enhanced competition between railways through expanded interswitching, competitive line rates, and by providing for Agency intervention to require one railway to allow another railway to operate over its lines, and to order connections between railways.

Interswitching facilitates the transfer of traffic at a regulated rate from one railway company's lines to another, where the origin or destination of the traffic is within a radius of 30 kilometres of an interchange between the carriers. The Agency may deem points beyond the 30-kilometre limit to be within the limit. The Agency establishes interswitching rates on an annual basis. In 1991, Branch activity relating to interswitching focused on ensuring that proposed 1992 interswitching rates accurately reflect railway costs.

At the end of the year a request by Cominco Fertilizers for an Agency Order requiring CP to provide interswitching services to and from facilities near Saskatoon, Saskatchewan, was under review.

The Branch also undertook a staff inquiry into the current *Interswitching Regulations*. This inquiry was initiated in response to the statutory requirement that the Agency review the regulations within five years of their implementation.

Competitive Line Rates (CLR) ensure fair and competitive rates for shippers when only one local carrier services a shipper, by requiring the local carrier to set a rate to a point where competition exists, and by requiring the Agency to establish the level of the rate on shipper application. An Agency-established CLR is effective for one year. In September 1991, for the fourth consecutive year, the Agency established a CLR for Alberta Gas Chemicals Inc. for the shipment of methanol from Medicine Hat, Alberta to Coutts, Alberta, for further shipment to Shelby, Montana.

Through the granting of running rights, the Agency may require a railway to allow another railway to operate over its lines. In 1991, three such applications were reviewed by the Agency. Two of the applications were from provincially incorporated railways, Ontario Midwestern Railway and Victoria County Railway, wishing to operate trackage in Ontario. In May 1991, the Agency denied both applications, finding that the

provisions of the *National Transportation Act, 1987* were restricted to railway companies subject to federal jurisdiction.

The third application involved a request by M.O.Q. Rail for access to CN lines between Moncton, New Brunswick, and Windsor, Ontario. M.O.Q. Rail proposed to operate trains consisting of a number of strings of nine to twelve modified highway trailers, mounted on bogies. Each string was to be pushed by a power unit that would be controlled by a separate control unit at the front of the train. As a result of an agreement between CN and M.O.Q. Rail, this application was withdrawn in December 1991.

Mediation and Arbitration

Mediation is an informal, voluntary process for resolving disputes. It is designed to assist the parties to reach their own settlement. In 1991, the Branch responded to requests for assistance on various issues including provision of competitive rail rates and service, application of interswitching provisions, the quality of rail passenger services and the use of international bridges. In addition, numerous briefings and educational seminars were conducted to explain the legislation to carriers, shippers and other interested parties.

Final offer arbitration may be applied to resolve disputes of a private nature or narrow scope. The Agency received no formal arbitration requests in 1991.

Rail Confidential Contracts and Tariff Filings

Confidential rail contracts, published railway freight tariffs governing subsidized freight transportation, and limited and express freight tariffs must, by statute, be filed with the Agency. Non-statutory tariffs are, however, exempt from such requirements.

During 1991, 5,086 confidential contracts and 8,278 amendments to contracts, setting out terms of agreements reached between shippers and rail carriers, were filed with the Agency. In addition, four requests were received from rail carriers to omit certain information from the summaries of confidential contracts. These four requests were granted by the Agency.

The following tariffs were filed with the Agency during 1991:

- 882 statutory freight tariffs
- 890 limited freight tariffs (LFT)
- 4 bridge and tunnel tariffs
- 129 express tariffs
- 261 passenger tariffs
- 1 Roadcruiser bus tariff

The Agency is also responsible for the approval of tariffs filed by the railways related to the *Maritime Freight Rates Act*. A total of 563 such tariffs were approved during 1991.

In addition, the Branch processed statements covering 27,983 free and reduced passenger transportation passes from rail passenger companies and bridge and tunnel operators.

Public Interest

In May 1991, in response to a complaint by Atlantic Container Express alleging that certain CN rates to Newfoundland were not in accordance with the Terms of Union between Newfoundland and Canada, the Agency made a preliminary determination on the interpretation of the Terms of Union clause in respect of Newfoundland freight rates. A further decision in respect of the Atlantic Container Express complaint was pending at year end.

Non-compensatory Rates

In May 1991, the Agency was directed by the Governor in Council to determine whether rates assessed for Gainers Inc. by Canadian Pacific were compensatory for movements of suspended meats during the 1980-1983 period. The decision was pending at year end.

Liability

Following extensive consultations conducted by Agency staff with shippers, carriers and other interested parties and publication of proposed regulations in the *Canada Gazette*, regulations with respect to railway traffic liability were approved by the Governor in Council in August. The *Railway Traffic Liability Regulations* replace Canadian Transport Commission *General Order T-5* and are to apply only

in situations where there is no written agreement or Agency Order restricting carrier liability.

In November, the Agency rescinded an Order respecting railway liability on movements of import/export containers, in response to an application by the Shipping Federation of Canada. The Agency found that the new *Railway Traffic Liability Regulations* would apply on the subject traffic, in the absence of an agreement between a shipper and a carrier limiting liability.

Joint Trackage Agreements

In August 1991, as a result of a joint application filed by Norfolk and Western Railway Company and CSX Transportation Inc., the Agency recommended sanction of a joint trackage agreement to the Governor in Council pursuant to section 98 of the *Railway Act*. The Agency was satisfied that the agreement was for the transaction of the usual and ordinary business of the railway companies involved. Three additional agreements entered into by Canadian Pacific and Canadian National and Norfolk and Western and the CN/CP Niagara-Detroit Partnership were under review at year end.

Passenger Related Matters

The Branch supports the Agency in resolving disputes involving rail passenger fares and service levels; deciding on passenger service discontinuance matters; and recommending approval of joint track usage agreements between VIA Rail and a host railway freight company.

In 1991, the Agency decided on one appeal regarding passenger fares, filed pursuant to section 290 of the *Railway Act*. In respect of an appeal filed by Transport 2000 with respect to increases in the VIA base fare and charges for sleeping car accommodation west of Montreal, the Agency found that the subject fares were not prejudicial to the public interest. The Agency is currently investigating a similar appeal filed with respect to the Canrailpass, a pass which is available on specified terms to non-Canadian residents only. This appeal was filed by the Honourable H. Gray and Mr. P. Langan.

The Agency also decided on a complaint with respect to VIA Rail's fulfilment of common carrier obligations. An appeal filed by a passenger was denied in May, as the Agency found no evidence to suggest that service delays were in any way attributable to negligence on the part of VIA.

International Air Tariffs

The Agency is responsible for implementing provisions of international air agreements regarding filing and acceptance of proposed fares, rates, and terms and conditions of international air transportation, and application of the *Air Transportation Regulations*.

On October 15, 1991 the Branch initiated the filing of tariffs in an electronic format replacing, in large part, a paper-based system. The electronic filing system (EFS) saves significant time and expense, enabling airlines to react quickly to market conditions, and allows Canada to meet its international obligations within tight statutory time frames. Electronic submission of tariffs allows for a shorter turnaround time, industry costs are cut, the paper burden is reduced, and regulatory positions are immediately available to interested parties. This benefits the government, the industry and consumers. The electronic system also permits the Agency to keep pace with the air carrier industry at par with its counterparts in the U.S.A. and Great Britain, who recently introduced electronic filing. The European Civil Aviation Conference, representing 29 countries, is considering a similar initiative for 1993, giving rise to the possibility that a large number of aeronautical authorities will be linked via the electronic format.

In 1991, 137,974 tariff pages were filed with the Agency for fares originating in or destined to Canada. The difference from 1990 filing figures arises from the implementation of the electronic filing format. Since mid-October a total of 383,410 electronic record changes have been filed. Some filings propose fare increases; of these, 42 were subject to detailed financial review in order to ensure that the proposed fares were justified.

The Agency made determinations in 80 cases that were brought forward as a result of staff investigations, carrier disputes or foreign government Notices or Orders. In addition, rulings on Special Permission Applications to depart from regulations and file tariffs on short notice were made in 3,114 cases. Of these 2,721 were granted, 671 were allowed with conditions attached, 292 were denied, 83 were withdrawn by the carrier, and 18 were still pending.

The Branch, in cooperation with other government departments and Agency branches, provided expertise and analysis on tariff issues in the negotiation of bilateral air agreements. In 1991, the Branch participated in ten bilateral air service agreement negotiations and tariff discussions with Argentina, Austria, Brazil, Bulgaria, Czechoslovakia, France, Greece, Italy, Luxembourg, Singapore, Spain, the

United Kingdom and the United States. The Branch also provided expertise in dealing with code-sharing and blocked-space agreements between two Canadian and 22 foreign airlines.

Revisions to tariff issues in the *Air Transportation Regulations* are being undertaken. The revisions are expected to be published in the *Canada Gazette* in the latter part of 1992. Advice was also provided in the formulation of policy and regulations on Canadian computer reservation systems.

The Branch handles complaints related to problems arising between the carriers or foreign governments in international air matters. In 1991, 22 complaints were handled. In the beginning of the year fare issues arose from air carriers' fuel surcharges and war risk insurance premiums due to the Persian Gulf war. Complaints were also handled in cases such as unfilled yet advertised air fares and currency adjustments which served to lower some transborder air fares due to the Canadian dollar's appreciation.

Air and Water

Under the *Pilotage Act*, the Agency has the responsibility for conducting a public interest investigation in the event that objections are filed against a tariff proposal that is published by a Pilotage Authority. In October 1990, the Laurentian Pilotage Authority published a tariff proposal which resulted in objections being filed by users in November. As a result, the Branch conducted a major investigation involving the analysis of numerous years operations and, in November 1991, the Agency issued a decision granting the proposed rate increases.

In August 1991, the Atlantic Pilotage Authority published a tariff proposal against which objections were filed. This proposal is currently under review by the Agency.

A responsibility under the *National Transportation Act, 1987* is to protect the public interest relating to basic fare increases on monopoly air routes in southern Canada, and basic fares and/or fare increases in the Canadian north. Upon complaint, the fare levels or increases are reviewed to ensure that they are not prejudicial to the public interest. No such complaints were received in 1991.

Under section 59 of the *NTA, 1987*, upon written complaint, the Agency has responsibility for investigating rates, acts or omissions relating to the carriage of cargo which are perceived as being

prejudicial to the public interest. No such applications were received in 1991.

In 1991, the Branch received and processed approximately 230 written consumer complaints, as well as approximately 800 oral complaints and inquiries, of varying complexity about air passenger transportation. In these complaints the Agency acts as a mediator, between the airline and the consumer in the case of domestic matters, and in the case of international matters it ensures that the airlines abide by their tariffs. The Branch was able to assist numerous Canadians who had such complaints. As well, the Branch produced a brochure entitled "Fly Smart", which advises consumers of their rights and how the Agency and other government departments can assist them. Staff have attended a number of trade shows to promote the brochure and, in response to requests, have distributed over 60,000 copies.

Administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* and Northern Marine Resupply Tariffs

Shipping conferences are associations of ocean carriers that regulate rates and conditions of service among their member lines. Shipping conferences are exempted from the *Competition Act* if they comply with certain provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* (SCEA). The Agency executes its responsibilities for SCEA's administration by maintaining tariff filings and keeping records of conference agreements.

During 1991, the Branch reviewed approximately 15 conference agreements, 30 agreement amendments, and participated in interdepartmental discussions relating to SCEA, 1987.

Part V of the *NTA, 1987* governs the transport of community resupply goods by ship along the Mackenzie River, on Lake Athabasca and in the western Arctic. Licensed carriers are required to file their tariffs that are reviewed, analysed and brought to the Agency's attention for acceptance, disallowance or other action the Agency deems necessary. During 1991, 19 tariffs were reviewed and analysed; none were determined to be unjust or unreasonable. However, one tariff amendment was disallowed as it was determined to be in contravention of subsection 218(3) of the *NTA, 1987*, i.e., the carrier was charging rates not published in its tariff. Three formal complaints regarding tariff matters on the Athabasca system were filed and investigated. These complaints involved MacDonald Marine Transport Ltd. and A.

Frame Contracting Ltd. An audit of A. Frame Contracting Ltd.'s financial statements was conducted to ascertain if the carrier's Annual Water Carrier's Report complied with the *Northern Marine Resupply Services Regulations*.

Mergers and Acquisitions

Any person proposing to acquire an interest in a transportation undertaking under the legislative authority of Parliament with assets in Canada, or annual sales in or from Canada, in excess of \$10 million, must notify the Agency pursuant to Part VII of the *NTA, 1987*. The Agency publishes a notice of the proposed transaction in the *Canada Gazette*. If an objection is filed within 30 days of publication, the Agency must undertake a review. The transaction may be disallowed if it is found to be contrary to the public interest.

During 1991, the Agency published 10 notices of proposed acquisitions (five air, three trucking and two marine). Two reviews of proposed acquisitions were conducted by the Agency.

The Agency reviewed the proposed acquisition by Oceanex Limited Partnership of the assets and operations of Ace-Atlantic Container Express Inc. and the proposed acquisition by Oceanex Holdings Limited Partnership of an interest in Oceanex Limited Partnership. Upon completion of its review the Agency decided, in March 1991, that the proposed acquisitions were not against the public interest.

The Agency also reviewed the proposed acquisition of certain of the assets of Soundair Corporation, carrying on business as Air Toronto, by 174590 Canada Inc. and the proposed acquisition of all of the issued and outstanding shares in the capital of 174590 Canada Inc. by Frontier Air Ltd. carrying on business as Canadian Frontier. The Agency issued a decision in September 1991, stating that in its opinion, these proposed acquisitions were not against the public interest.

In addition, the Agency issued five rulings in response to requests for clarification of the Act's merger and acquisition provisions.

In November 1989, the Minister of Transport asked the Agency to participate in an inter-departmental working group under the direction of Transport Canada. This working group is responsible for developing a policy governing the conduct of air carrier related computer reservation systems (CRSs) operating in Canada. The Agency is to be responsible for the administration and

enforcement of these regulations. CRSs are business enterprises that distribute information on schedules, fares, rules and seat availability to subscribers (usually travel agents) through computer terminals for airlines who participate in the systems.

Transport Canada has already consulted with the industry and interested parties twice. Given current developments in the airline industry such as the current U.S.-Canada Open Skies discussions and the continuing development of revised U.S. CRS regulations, it is necessary to ensure that the policy addresses all of the relevant issues in order to achieve the federal government objectives spelled out in its **National Transportation Policy**. After the CRS policy is finalized, the Agency will take the lead role in developing regulations.

Rail Infrastructure Program

The Branch, under the rail infrastructure program, resolves applications and complaints concerning the construction and modification of rail lines, highway/railway crossings and other rail infrastructure pursuant to the *Railway Act*, the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Safety Act* and the *Railway Relocation and Crossing Act*. Applications and complaints, which are initiated by road authorities, railways or members of the public, are assessed on the basis of public convenience and railway requirements. The Branch also decides the apportionment of costs between parties, and assesses the environmental impact of rail infrastructure work.

In 1990, after consideration of submissions received following distribution of a draft policy to over 800 interested parties, the Agency developed and adopted the *Guidelines on Cost Apportionment of Grade Separations*. These Guidelines have been used extensively throughout 1991, not only by the Agency as the basis for decisions where there is a dispute over the costs of a grade separation project, but also by railways and road authorities to assist in negotiations between those parties prior to applications to the Agency.

To further assist those parties involved with rail infrastructure projects, the Branch has initiated a program of review of all relevant engineering regulations under the jurisdiction of the Agency. This program includes the revocation of regulations that are no longer in effect or that have no relevance under existing legislation and policy, amendments of regulations that have not kept pace with changing legislation and, where possible, the replacement of regulations with guidelines to allow the industry and

the Agency more flexibility to manage rail infrastructure projects. All proposed changes have been or will be circulated to railways, road authorities, federal and provincial government departments, municipalities, engineering firms and individuals to ensure that all consequences have been considered by the Agency prior to any changes.

1991 was also the first full year in which the Branch used the environmental assessment procedures it developed in conjunction with the *Environmental Assessment Review Process Guidelines Order*. These procedures ensure that applicants or proponents and the Agency consider the environmental effects of any rail infrastructure work requiring the approval of the Agency. Where necessary, the Agency has included in its orders any measures required to mitigate any significant negative environmental effects of a project.

A brochure is being prepared to inform the industry of the Agency's role in rail infrastructure matters, its environmental and regulatory requirements, procedures to be followed and the sources for remedies to problems and complaints concerning rail infrastructure.

During 1991, the Branch dealt with 207 applications carried over from the previous year as well as 214 new applications received during the year. This resulted in the issuance of 222 Orders, the conclusion of 87 others to the satisfaction of the participants and 112 are still in progress. The 222 Orders issued were broken down as follows: 48 grade separations, 146 crossings at grade, four farm crossings, eight pipeline crossings, seven other crossings and nine involving rail line construction or modification. In addition, the Branch resolved 181 complaints and inquiries concerning rail infrastructure matters.

Decisions are prepared only when agreement is not reached among participants; in such cases the Agency must render its own decision with reasons. Of the Orders issued last year, 40 required reasons. Reasons given included allocation on the basis of benefit, seniority, interpretation of previous agreements and general convenience for the public, depending on the specific circumstances of a case.

MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH

The mandate of the Market Entry and Analysis Branch is to regulate market entry and exit of carriers, with respect to those services and regions where such regulation is necessary to protect the interests of the users of transportation services; and to monitor, on an annual basis, the effect of the governmental economic regulatory approach on the Canadian transportation system.

Branch activities encompass the licensing of Canadian and foreign carriers with respect to their operations in Canada, and the enforcement of requirements established by Agency regulations and licences, and by international agreements; participation in the negotiation and implementation of international air agreements; and monitoring and analysis of the impact of economic regulation on the transportation sector.

The Branch is organized into four directorates: Domestic Operations, International Operations, Field Investigations and Industry Monitoring and Analysis.

The Branch provides functional direction to staff at headquarters, and those employees in the NTA's Western and Atlantic Regional Offices who deal with local issues in respect of Branch activities. Field investigations staff are also located in offices across Canada.

LICENSING

Domestic Air Operations

Southern Air Licensing: To receive a licence to transport passengers or goods within the non-designated area, south of the demarcation line (see map on page 38), applicants must be Canadian, maintain the necessary liability insurance coverage and hold an operating certificate.

Northern Air Licensing: For operations within the designated area, north of the demarcation line (see map on page 38), the same licensing requirements apply as those for southern air licensing with one addition: each application is given public notice and, in cases where an intervention is filed against the

application, the Agency must be satisfied that the new service will not cause a significant decrease or instability in the level of service in the designated area. Decisions must be issued within 120 days with respect to each opposed application. The Branch assessed 56 applications for domestic air licences in which objections were filed.

The Branch closely evaluates carriers to ensure proper compliance with market entry requirements; in particular, documentation from prospective carriers purporting to be Canadian is scrutinized to confirm Canadian status.

Number of Licensees and Licences

Licensed Carriers as of December 31, 1991	
Holding Southern and Northern	
Canada licences	269
Holding only Southern Canada licences	166
Holding only Northern Canada licences	7
Holding International, Southern and Northern Canada Licences	314
Holding International and Southern Canada Licences	102
Holding International and Northern Canada Licences	1
Total	859
Licences Held by Carriers as of December 31, 1991	
Southern Canada licences	868
Northern Canada licences	1,009
Total	1,877

Licence Applications

Carried over from 1990	
Southern Canada	24
Northern Canada	86
Received during 1991	
Southern Canada	61
Northern Canada	303
Completed during 1991	
Southern Canada	60
Northern Canada	222

Decisions and Orders

Decisions	359
Orders	138

Public Notices

Applications	269
Hearings	0
Declarations of Continuance of Qualifications	794

International Air Operations

The Agency issues licences for scheduled international services in accordance with bilateral air agreements or special arrangements. An applicant must meet the liability insurance and aviation document requirements and be a designated Canadian carrier; in the case of foreign applicants, they must be designated by the respective foreign government. The Agency may set terms and conditions on scheduled international licences, in the public interest and, upon application, consider requests for exemptions from Regulations.

The Agency sets conditions and issues permits for international charter flights; it also grants, upon application, exemptions from certain international charter permit and licence requirements.

In order to obtain permits to operate international charter flights out of Canada, air carriers are presently required to satisfy the Agency that they are protecting advance payments received from charterers by way of financial guarantees. In 1990 and 1991, NTA staff undertook a comprehensive review of the *Air Transportation Regulations* relating to the protection of advance payments at the air carrier level. Many interested parties were consulted and the proposed amendments were published in Part I of the *Canada Gazette* on September 28, 1991.

A substantial number of amendments have been proposed that are intended to enhance the protection of advance payments to the benefit of charterers, travel agents and the travelling public. It is proposed that air carriers will continue to be required to protect advance payments by way of financial guarantees that will be filed in a standard form to be supplied by the Agency. The new agreements have been drafted to ensure optimum protection of advance payments. Permit applications will be filed with the Agency at least fifteen days before flight. Advance payments will be made to the air carriers at least seven days before flight and monies will be immediately protected upon receipt. In case of airline failure or non-performance, financial institution refunds will be deposited into a trust account created by the charterer to ensure that monies are utilized to pay for replacement transportation or to refund proposed users. The Agency expects to implement the new amendments early in 1992.

The Branch continues to be responsible for the monitoring and review of air carriers' liability insurance to ensure adequate passenger and public liability coverage. NTA staff ensure that only air carriers with adequate insurance coverage hold valid Agency licences. NTA staff are in the process of reviewing the *Air Transportation Regulations* relating to liability insurance. The intent of the review is to simplify and streamline compliance submissions and to ensure that air carriers operating air services with Agency licences hold adequate insurance at satisfactory levels at all times. The amendments are expected to be published in Part I of the *Canada Gazette* in 1992.

Selected International Statistics 1991

Number of Licensees and Licences

Licensed Foreign Carriers as of December 31, 1991	973
International Licences Held by Foreign and Domestic Carriers as of December 31, 1991	1,669

Licence Applications (Scheduled Services)

Carried over from 1990	5
Initiated	51
Issued	51

Licence Applications (Non-Scheduled Services)

Carried over from 1990	30
Initiated	163
Issued	162

Decisions and Orders

Decisions	243
Orders	86

Public Notices

Applications	41
Hearings	0

Licence Exemptions

Annual Statistics for Charter Applications for Calendar Year 1991

ABC/ITC Canadian Originating

Applications initiated	833
Permits issued	650
Amendments	540

ITC Canadian Originating

Applications initiated	115
Permits issued	90
Amendments	50

ABC Canadian Originating

Applications initiated	117
Permits issued	90
Amendments	29

Entity Passenger Canadian Originating

Applications initiated	505
Permits issued	504
Amendments	11

Entity Cargo Canadian Originating

Applications initiated	1,341
Permits issued	1,289
Amendments	21

Common Purpose Canadian Originating

Applications initiated	319
Permits issued	420
Amendments	39

Foreign Originating Passenger for All Types of Charter

Notifications	504
---------------	-----

Foreign Originating Cargo (Entity Charter Only)

Notifications	1,384
---------------	-------

Total of Charter Exemptions (All Types)

686

Total of Applications Withdrawn (All Types)

71

Total of Applications Denied (All Types)

36

Northern Marine Resupply Services

The Branch is also responsible for licensing water transport services for community resupply on the Mackenzie River watershed, including Lake Athabasca, and in the western Arctic.

Number of Northern Marine Licensees as of

December 31, 1991	7
-------------------	---

One application for a northern marine licence was received during 1991. This application for service on Lake Athabasca was denied.

Temporary Entry Waivers, Coasting Trade, Customs Regulations and *Energy Supplies Emergency Act*

Part X of the *Canada Shipping Act*, which is administered by Revenue Canada, specifies that the coasting trade is reserved for Canadian ships. If no suitable Canadian vessels are available, foreign vessels are permitted to enter the trade pursuant to the Coasting Trade Exemption Order. In response to applications for the use of foreign-registered vessels, the Branch canvasses the industry. The Agency makes formal recommendations to Revenue Canada on the availability of suitable Canadian-registered vessels. It provides similar recommendations for the use of non-duty paid vessels in Canadian waters, or foreign-registered vessels for commercial marine activities other than coasting.

In emergencies under the *Energy Supplies Emergency Act*, the Energy Supplies Allocation Board consults the Branch. The Agency may order and authorize the use of Canadian and foreign-registered vessels to ensure an adequate supply of controlled products (as described in the *Energy Supplies Emergency Act*).

Number of Coasting Trade Exemption Waiver Applications

Received during 1991	57
Approved	49
Denied	1
Withdrawn	6
Other	1

Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity

The Branch is responsible for processing applications from proposed railway companies for Certificates of Fitness, or Certificates of Public Convenience and Necessity. For a Certificate of Fitness application, the Agency ensures that the proposed railway will be adequately insured. Where the Agency is satisfied that the applicant will be adequately insured, a Certificate must be issued within 120 days from the date on which the application was made. For Certificates of Public Convenience and Necessity applications, the Branch ensures that proper public notice is given. Once pleadings are closed, the Branch analyses the economic, financial and public interest aspects of the application.

During the year, one application for a certificate of fitness was received but was withdrawn at the end of

the year. No applications for certificates of public convenience and necessity were received.

Notices of Agreement to Convey Lines of Railway

The Branch processes notices of agreement to convey lines of railways when such notices are filed in conjunction with corresponding applications for certificates of fitness. It recommends to the Agency whether or not the conveyance would be in the public interest. The Agency has six months from the receipt of a notice to either approve or deny a proposed conveyance.

During the year, no associated notices of agreement to convey lines of railway together with application for certificates of fitness were received.

Commodity Pipeline Permits

The Branch is responsible for processing applications to construct and operate commodity pipelines and for submitting recommendations to the Minister, within 120 days of the last publication of notice, on whether permits should be issued with respect to such applications, and on what terms and conditions should be included in the permits in relation to safety and the impact of the pipeline on the environment.

During the year no applications for commodity pipeline permits were received.

Monitoring and Analysis

For each year from 1988 to 1991, the Agency must conduct Annual Reviews on the operation of the new *National Transportation Act, 1987*, the amended *Railway Act*, the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, the *Motor Vehicle Transport Act*, and all other Acts of Parliament pertaining to the regulation of transportation for which the Minister of Transport is responsible. The Industry Monitoring and Analysis Directorate was established to undertake these reviews.

In the Annual Reviews, the Branch must take into account the overall policy objectives of the Agency, and address, on a national and regional basis, the following:

- changes in tariffs of carriers;

- changes in the level of service provided by carriers to shippers and travellers;
- changes in the structure and performance of the transport industry, including the number of carriers that have commenced or ceased to carry on business;
- changes in employment levels in the transportation industry;
- the time required to deal with any application, complaint or other matter referred to the Agency under any Act of Parliament;
- the effects of sections 134-142 of the *National Transportation Act, 1987* regarding competitive line rates on the revenues, financial viability, capital investments and service levels of railway companies; and
- such other matters as the Minister may refer to the Agency.

Annual Reviews

In 1991, the Branch produced the Agency's third Annual Review covering the year 1990. The report was made public and distributed. The Branch also put in place various processes needed to gather all the pertinent information on the events, matters, questions that have marked the transportation industry and the users of its services during the year 1991 and that have to be covered in the Agency's Annual Reviews.

To conduct the 1990 Annual Review, the Branch met with representatives of numerous corporations, associations, industry groups, transportation firms, and federal, provincial and territorial governments. The latest transportation information available from both government and industry was thoroughly studied; results of an extensive survey program conducted by the Branch were used to complement institutional sources of information and to reach a better understanding of the evolution occurring in the various modes.

For the fourth review year, the Branch devoted a lot of attention to the coverage of its survey program. Mailing lists were carefully updated and expanded to improve its sectoral and regional coverage. Questionnaires used for the different surveys were carefully revised to target information on the most recent developments in transportation. The Branch survey program covered shippers, freight forwarders, port terminal operators, shipping conferences, air

travellers, travel agents, and northern communities. The Branch also conducted interviews with executives of some 130 motor carriers; these interviews were complemented by consultations with national, provincial and regional trucking associations, and provincial licensing boards.

Field trips to the north were undertaken to consult with northern shippers using marine resupply services in the Athabasca and Mackenzie systems, and with carriers offering these marine services. For northern air services, a sample of carriers, travellers, shippers and community officials were also consulted.

The collaboration received from numerous associations, industry and government officials allowed the Branch to cover and understand thoroughly the most current trends in transportation.

Field Investigations

The Branch is responsible for administering a three-part program designed to encourage voluntary compliance with the *National Transportation Act, 1987*, by transportation companies. The program is delivered through six offices located in Moncton, Montreal, Toronto, Thunder Bay, Whitehorse and Vancouver. They are supported by a small headquarters unit located in the National Capital Region.

The program itself consists of three elements. These are:

- The Periodic Carrier Inspection Program (PCIP),
- The Targeted Investigations Program (TIP), and
- Special Field Projects (SFP).

The periodic carrier inspection program is a risk-based inspection system designed to ensure that the operations of all carriers, licensed by the Agency, are periodically reviewed by a Field Investigator. The frequency of inspection is determined by the number of carriers to be inspected, the risk factor attributed to each company and the resources available, both human and financial. The schedule of inspections is established by Headquarters in consultation with the Field Investigators.

PCIP focuses on Canadian-based air carriers, northern marine resupply and pipeline operators. The inspections themselves concentrate on infractions of the *National Transportation Act, 1987* and the *Air Transportation Regulations*. There is special emphasis

on insurance irregularities and the possession of valid Transport Canada Operating Certificates. It is anticipated that this program will be expanded to include enforcement of the accessible transportation regulations once they are proclaimed.

The targeted investigations program focuses on carriers that are suspected of operating illegally. Targeted investigations are usually initiated as a result of information received, or the observations of Field Investigators while conducting periodic inspections. Most targeted investigations deal with either unlicensed carriers operating a publicly available air service, or licensed carriers who are not respecting the terms and conditions of their licences. In either case, the public is being placed at risk since there is a very high probability that the carrier's insurance, if it exists at all, would not be valid in the case of an accident. Such illegal activities also place the licensed carrier, who is operating within the confines of the law, at an economic disadvantage over his illegal competitor.

Where the allegations of wrong-doing are determined to be well-founded, the matter will normally be handed over to the R.C.M.P. for prosecution.

Special field projects include an educational role vis-à-vis the public, and with other law enforcement organizations such as the R.C.M.P., Canada Customs and certain provincial agencies such as Ministries of Natural Resources. Included in this program element are the various non-enforcement tasks that field staff are called upon to perform from time to time, including: assisting with the annual survey, tracing non-operating or apparently non-operating carriers, and delivering legal letters and notices.

The Branch continues to work closely with Transport Canada and the R.C.M.P. on investigations pursuant to Parts II and V of the *National Transportation Act, 1987* and related regulations. A close working relationship also exists with Revenue Canada (Customs and Excise) on matters involving the transborder movement of aircraft. Memoranda of Understanding on Enforcement between the NTA and Transport Canada, and the NTA and the R.C.M.P. have been ratified to ensure coordinated efforts.

The following data covers the period from January 1 to December 31, 1991:

PCIP

Periodic Inspections completed	265
Infractions Identified	141

TIP

Targeted Investigations completed	181
Infractions identified	104

SFP

General Inquiries	1,816
Seminars/Briefings	71

International Air Agreements

In support of bilateral air negotiations, the Branch studies, evaluates and makes recommendations regarding international air services operations; maintains and develops an automated information retrieval system on bilateral air agreements; participates with other government departments in the negotiation of bilateral air agreements with foreign governments; arranges for the implementation and administration of air agreements in accordance with the Agency's responsibilities as the Canadian economic regulatory aeronautical authority under the agreements and Canadian law; consults with foreign economic regulatory aeronautical authorities on international services; and represents, from a regulatory perspective, Canadian interests at international civil aviation meetings.

In 1991, the Branch engaged in a variety of activities related to international air matters. The Branch provided support for the Agency in the discharge of its responsibilities as Canada's aeronautical authority under bilateral air transport agreements and as Canada's transportation economic regulator under the *Air Transportation Regulations*. This entailed assessments of a number of specific commercial arrangements of airlines such as: code-sharing, blocking space, wet leasing, and revenue sharing and capacity. As well, the Branch engaged in various other activities aimed at ensuring the smooth implementation and administration of the agreements, including the exchange of statistics, and matters relating to airline representatives, taxation, customs, sales, and transfer of funds. It also represented the Agency in bilateral consultations with twelve countries, namely: France, Bulgaria, Italy, United States, Singapore, United Kingdom, Spain, Greece, Brazil, Luxembourg, Argentina and Czechoslovakia.

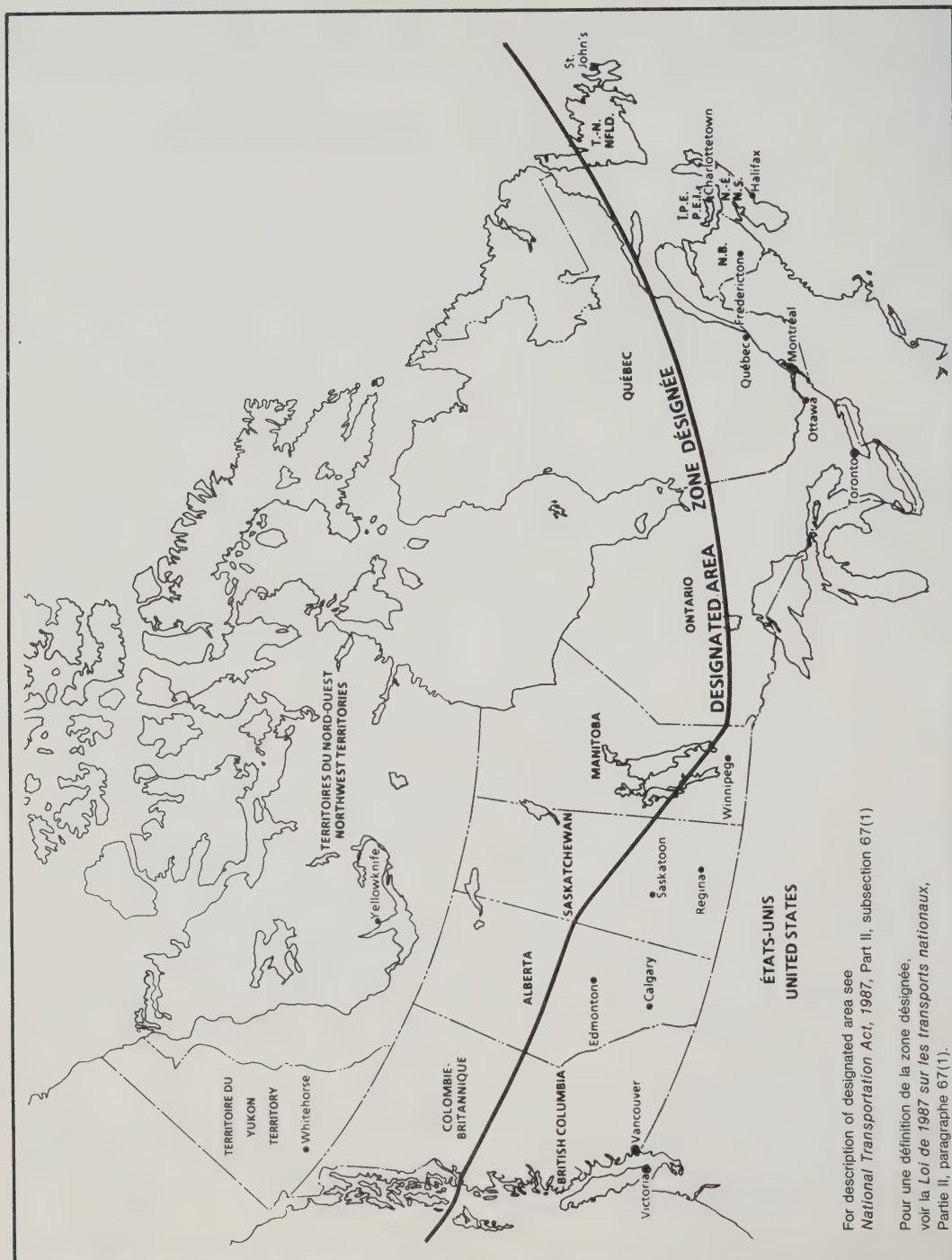
The Branch provided advice to Transport Canada on procedures for processing applications under the All-Cargo Notes. It also provided advice regarding such matters as foreign investment possibilities in Canadian airlines; the impact of GATT multilateral trade in services initiatives; the North American Free Trade Agreement; and protocols and conventions

regarding airline limits of liability. As part of an interdepartmental working group chaired by Transport Canada, the Branch participated in the development of a policy and regulations on computer reservation systems. Advice was also provided, within the Agency, regarding regulatory policy, licensing, and related enforcement matters.

The Branch works closely with foreign regulatory authorities to facilitate charter operations and to harmonize the application of charter rules. In 1991, this work included the administration of the 1991 Canada-France charter arrangements, and the classification with German authorities of Canadian regulations dealing with the carriage of cargo or passenger charter flights. Following consultations with aeronautical authorities of the United Kingdom, an agreement was reached to harmonize Canada/United Kingdom charter rules.

The Branch continued to support Canada's participation in international bodies such as the Council and the Air Transport Committee of the International Civil Aviation Organization (ICAO). In addition, Branch staff participated in the preparation for the meeting of the ICAO statistics panel and organized the work of, and chaired, two interdepartmental Committees involved in ICAO-related activities: the National Facilitation Committee and the Committee for ICAO International Air Law Activities.

MAP OF DESIGNATED AREA



For description of designated area see
National Transportation Act, 1987, Part II, subsection 67(1)

Pour une définition de la zone désignée,
 voir la Loi de 1987 sur les transports nationaux,
 Partie II, paragraphe 67(1).

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH

The Transportation Subsidies Branch administers federal programs that relate to statutory rates, the payment of subsidies for rail transportation services, the monitoring of rail costs and the rationalization of Canada's rail network. The Branch audits railway accounts and financial records to determine the costs for moving western grain, losses incurred in the operation of uneconomic services, charges for services to VIA Rail Canada, and railway investment and expenditure levels for western grain transportation.

Authority to conduct these activities is found in the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Act*, and the *Western Grain Transportation Act*.

During 1991, the Branch developed subsidy determinations of \$793.3 million as summarized below.

- \$779.2 million in assistance payments lowered western grain transportation rail costs for Canadian producers.
- \$8.4 million was paid for losses incurred on branch lines operated by the railways as an imposed public duty.
- \$5.7 million was paid for losses incurred by non-VIA passenger train services.

Other undertakings are described below:

- CN was permitted to abandon 164 (0.8 per cent) of its total route miles in 1991. CP likewise abandoned 247 (1.3 per cent) of its total route miles during the year.
- The 1991/92 annual rate scale for western grain transportation was issued in April, 1991. The 1991 canola rate scale that was issued in December, 1990 took effect on January 1, 1991. The 1992 canola rate scale was issued in December, 1991.
- The Branch completed the first year of a three-year review of the Schedule "A" directives. Standard monthly rates for regularly scheduled maintenance of railway crossings were developed for implementation in 1992. Rates related to the

construction of railway crossings will be examined in 1992.

The Branch consists of four directorates: Program Management and Coordination, Rail Rationalization, Rates and Payments and Audit Services. In addition to its staff at headquarters, the Audit Services Directorate has three employees working out of the Quebec Regional Office in Montreal.

RAIL RATIONALIZATION

Rail Line Abandonments

The *National Transportation Act, 1987* authorizes the Agency to render decisions on railway applications to abandon railway lines, or any portion thereof. Under the Act, railways may abandon an annual maximum of four per cent of their total route miles. Before reaching a decision, the Agency considers a wide range of factors influencing the line. These include current and future economic potential, shipper requirements for transportation services, railway cost management and the reduction of federal subsidies.

The abandonment of railway lines can be a sensitive issue. The Agency recognizes the valuable role that consultation with interested parties plays in the effective management of this activity.

CN had 573 route miles, or three per cent of its network, before the Agency for abandonment consideration in 1991. Determinations on lines subject to the four per cent rule were made as follows:

- 142 miles (0.7 per cent) were ordered to be abandoned in 1991;
- 138 miles (0.7 per cent) were ordered abandoned but were retained by Order of the Governor in Council;
- 56 miles (0.3 per cent) were ordered to be abandoned in 1992;
- 168 miles (0.9 per cent) were ordered retained or had the abandonment application dismissed; and
- 47 miles (0.3 per cent) were carried forward into 1992 and include one case before the Federal Court of Appeal and two cases to be completed in 1992 in accordance with applicable statutory deadlines.

On CN lines previously protected by Order in Council and not subject to the four per cent rule, determinations were made as follows:

- 22 miles (0.1 per cent) were ordered to be abandoned in 1991.

CP Rail had 285 route miles, or 2.2 per cent of its network, before the Agency for abandonment consideration in 1991. Determinations on lines subject to the four per cent rule were made as follows:

- 167 miles (1.3 per cent) were ordered to be abandoned in 1991; and
- 13 miles (0.1 per cent) were ordered to be abandoned in 1992.

On CP lines previously protected by Order in Council and not subject to the four per cent rule, determinations were made as follows:

- 80 miles (0.6 per cent) were ordered to be abandoned in 1991; and
- 25 miles (0.2 per cent) were carried forward into 1992 to be completed in accordance with applicable statutory deadlines.

Conveyances

In 1991, the Agency approved two conveyance cases which had been initiated in 1990. The first conveyance involved the sale of a portion of the CP Lacombe subdivision and the entire CP Coronation subdivision to the Central Western Railway; the second involved the sale of a portion of the CN Taschereau subdivision and the entire CN Kapuskasing and Pagwa subdivisions to the Ontario Northland Transportation Commission.

During the year, the Agency received two new applications for the conveyance of trackage. CN applied to convey its Exeter and Goderich subdivisions to the Goderich-Exeter Railway Company. The Napierville Junction Railway Company applied to convey its line from Delson, Quebec to the International Border to the Atlantic and North West Railway Company. The Napierville Junction Railway Company and Atlantic and North West Railway Company are both subsidiaries of CP.

The Agency approved the conveyance of CN's Goderich subdivision and will complete the Napierville Junction application in 1992.

Other Matters

The Agency dealt with fifteen new requests for determination of the status of railway lines as branch lines, spurs, sidings, or other types of track. Eleven determinations were made, with the remaining four

requests carried forward to 1992. In addition, four out of seven requests for track determinations carried forward from previous years were completed. The remaining three were carried forward to 1992.

In 1991, the Agency received 35 applications for railway station removals, of which 25 were processed. The remaining 10 will be processed in 1992. Sixty-one applications carried forward from 1990 were also completed in 1991.

Western Grain Rates and Payments

The Agency's annual rate scales set the total rail transportation charges for the movement of grain from individual prairie shipping points to Canadian export ports. For each point, the total rate is divided to establish the rate the railways charge producers, and the rate to be paid through Government of Canada subsidies. The *Western Grain Transportation Act* stipulates how these rate scales are to be calculated, and how the railways are to be compensated.

The Agency issued the annual rate scale for crop year 1991-92 in the spring of 1991. The 1991-92 rate scale was developed by indexing the 1988 base year costs using a composite price index and a tonnage forecast provided by the Grain Transportation Agency. The index reflects the year-to-year increase in all railway costs, including labour, fuel, material and capital costs. Industry participants were given an opportunity to discuss the 1991-92 rate scale consultation report early in 1991.

In 1991, WGTA subsidy payments to CN, CP, BC Rail, Central Western Railway and the Southern Rails Cooperative lowered the costs to producers of transporting western grain by \$779.2 million for 1991. These payments required the processing of some 470,000 claimed rail car movements, through computerized edit programs and database systems, and extensive field validation.

In 1991, an extension was issued to the Agency-Transport Canada agreement subsidizing rail movements by the Southern Rails Cooperative. The agreement ending July 31, 1991 was extended one crop year and now ends July 31, 1992.

In 1991, the Agency also issued the shipper share limitation adjustment, which protects shippers in years of low grain prices, and issued an order designating the grain dependent branch lines for the crop year 1991-92.

Agri-Food Policy Review

In June 1991, NTA staff released a paper that responded to a discussion paper on Western Grain Transportation Efficiencies by officials from Agriculture Canada, Transport Canada and the Grain Transportation Agency. The discussion paper was distributed for consultation purposes with industry participants as part of the Agri-Food Policy Review, which falls under Agriculture Canada.

The consultation phase afforded NTA staff the opportunity to point out the difficulties grain shippers would experience if they were to be committed to a long-term rate formula. They also stated that the discussion paper proposals regarding acceleration of the rail line abandonment process would unfairly limit the rights of intervenors to voice their concerns before the Agency.

These and other areas of consideration, including the method of payment of the Crow Benefit, are likely to receive more attention in 1992 through continued consultations under the Agri-Food Policy Review.

Western Grain Investment and Expenditure Monitoring

The *Western Grain Transportation Act* requires the Agency to monitor and audit railway maintenance expenditures on grain dependent branch lines and grain-related investment in railway equipment and plant, to help "ensure an adequate, reliable and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain". Annual reports on these activities are provided to the Minister of Transport.

For 1991, the objective has been to enhance the coverage of this program and provide more comprehensive and involved reporting on activities. This initiative has resulted in more detailed reporting of railway information, expanded Agency coverage of producer meetings and a more intensive approach to auditing and monitoring activities.

In 1991, the Agency reported to the Minister on the verification of the railways' statements of investment for 1990 and the assessment of general investment plans for 1991 and 1992. The Agency also reported on the 1989 maintenance expenditure on grain dependent branch lines.

In the early eighties, Canada's grain transportation system had deteriorated to a level where service was inadequate. The federal government responded with

the *Western Grain Transportation Act, 1984* and the Branch Line Rehabilitation Program. The WGTA assured the railways of returns on export grain traffic. In return, the carriers undertook responsibility for a massive capital investment program in mainline rail infrastructure.

The Branch's western grain monitoring programs provide the Minister with strategic information on the status of Canada's rail networks. Investment and expenditure levels are audited and assessed, and plans for the future are analysed. The Agency's monitoring reports allow the Minister to take appropriate action to ensure service adequacy.

Branch Line and Passenger Train Service Payments

During 1991, the Agency made final and advance determinations totalling \$8.4 million for subsidy payments for the operation of uneconomic branch lines, and \$5.7 million for eligible non-VIA passenger train services.

A final branch line subsidy payment was made to CP Rail in respect of 1988.

Final passenger service payments for 1988 and 1989 were issued to the Quebec North Shore and Labrador Railway. A similar final payment was made to Algoma Central Railway in respect of its 1987 activities.

Charges to VIA Rail Canada

The Agency reports to the Minister of Transport by providing determinations of charges made by CN and CP for services rendered to VIA Rail. These charges are calculated according to the *Railway Costing Regulations* and are made pursuant to operating contracts between VIA and the railways.

CP and VIA have negotiated specific contracts for all services rendered after January 14, 1990. These contracts have been concluded outside the operating agreement and, therefore, will not require Agency verification. The Agency intends to report to the Minister of Transport on its determinations of CP charges for 1989 and for the first 14 days of 1990 in the upcoming year. No submissions for further charges are expected from CP.

Submission by CN of its charges to VIA under the operating agreement are expected to continue. During 1992, analysis and reporting on CN charges for 1989 and 1990 will be performed.

TABLE 1
PAYMENTS, 1991
WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

In Respect of	Canadian National Railway Company \$	Canadian Pacific Limited \$	BC Rail Limited \$	Central Western Railway \$	Southern Rails Cooperative Limited \$	Total \$
December 1990	28,067,237.80	28,439,580.21	145,657.14	132,751.29	34,000.04	56,819,226.48
January 1991	26,544,076.45	25,517,851.95	238,508.51	158,344.01	25,047.22	52,483,828.14
February	28,465,624.09	28,643,739.57	176,089.50	140,950.21	25,607.16	57,452,010.53
March	30,254,133.77	22,266,951.75	161,808.62	108,818.39	21,117.73	52,812,830.26
April	45,652,125.73	32,681,348.56	221,832.15	227,486.35	50,252.87	78,833,045.66
May	43,604,569.87	38,148,536.53	204,107.80	211,211.87	46,267.74	82,214,693.81
June	35,903,908.89	35,945,472.59	286,459.57	290,647.63	35,718.43	72,462,207.11
July	44,031,142.52	44,041,978.64	228,978.15	238,829.75	40,438.99	88,581,368.05
August	31,573,404.33	26,390,937.46	142,788.82	177,373.11	32,704.88	58,317,208.60
September	21,610,808.44	19,347,649.85	105,941.87	114,773.71	5,466.82	41,184,640.69
October	29,447,432.01	29,725,547.59	274,136.29	108,993.77	31,282.95	59,587,392.61
November	37,816,905.17	40,112,509.29	330,221.07	187,029.68	43,404.94	78,490,070.15
Total	402,971,369.07	371,262,103.99	2,516,529.49	2,097,209.77	391,309.77	779,238,522.09

Payments for Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited in respect of December 1990 were paid in conjunction with payments in respect of January, February and March 1991 in accordance with *Railway Companies' Payments Regulations*.

January 1991 includes Central Western Railway final instalment payment in respect of the 1989/90 crop year ending July 31, 1990.

July 1991 includes Canadian National Railway Company, Canadian Pacific Limited and BC Rail Limited final instalment payments in respect of the 1990/91 crop year ending July 31, 1991.

TABLE 2

PAYMENTS IN RESPECT OF 1990, PAID TO DECEMBER 31, 1991 RAILWAY ACT AND NATIONAL TRANSPORTATION ACT, 1987

Payment Type	Total \$
<i>Railway Act</i>	
Section 270 ⁽¹⁾	
(Passenger Train Services)	5,248,714
<i>National Transportation Act, 1987</i>	
Section 178 ⁽²⁾	
(Branch Lines)	14,266,777
TOTAL	19,515,491

⁽¹⁾ Amounts paid during 1991 in respect of years prior to 1990:
 1987 - \$(172,019)
 1988 - \$879,442
 1989 - \$900,518

⁽²⁾ Amounts paid during 1991 in respect of years prior to 1990:
 1988 - \$1,013,307

TABLE 3

ORDERS AND DECISIONS, 1991 BRANCH LINE ABANDONMENT

Railway/ Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
Nova Scotia				
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool 42.25-109.07	66.82	251-R-1991 91/05/16	Ordered abandoned June 15, 1991.
New Brunswick				
CP Edmundston	CP Junction-Edmundston 55.6-56.1	0.5	1991-R-9 91/01/09	Ordered abandoned February 8, 1991. Abandonment stayed.
CP Edmundston/ Shogomoc	Aroostook-Grand Falls 0.0-20.4 104.6-105.8	21.6	1991-R-10 91/01/09	Ordered abandoned February 8, 1991. Abandonment stayed.
CP Shogomoc	McAdam-Woodstock 0.0-51.5	51.5	1991-R-11 91/01/09	Ordered abandoned February 8, 1991. Abandonment stayed.
CP Shogomoc/Gibson	Newburg-Upper Kent 54.2-88.5 Newburg-Southampton Jct. 0.0-22.0	56.3	1991-R-288 91/06/03	Mile 75.96 to Mile 88.5 ordered abandoned July 3, 1991. Mile 54.2 to Mile 75.96 & Mile 0.0 to Mile 22.0 ordered abandoned December 31, 1991. Abandonment stayed.
Québec				
CP Beebe	Beebe Junction-Border 32.9-34.99	2.09	1991-R-570 91/12/11	Ordered abandoned January 10, 1992.
CN Chandler	Ste.Adélaïde-Gaspé 48.10-104.23	56.13	1991-R-60 91/02/05	Ordered abandoned February 5, 1992. Order rescinded by Governor-in-Council.

Railway/ Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CN Granby	Clough-Marieville 15.57-38.70	23.13	1991-R-375 91/07/18	Ordered continued.
CN Montmagny ⁽¹⁾	Harlaka-St. Romuald 111.35-119.12	7.77	1991-R-170 91/04/03	Ordered abandoned April 3, 1992.
CP St. Gabriel	Joliette-St-Félix-de Valois 7.1-17.8	10.7	1991-R-33 91/01/25	Ordered abandoned December 25, 1991.
CN St. Raymond	Hedley-Jackson's 2.62-36.50	33.88	62-R-1991 91/02/07	Application dismissed.
CP Waltham	Wamo-Wyman 1.0-34.0 Inc. Hilton Mines Spur	37.7	1991-R-104 91/02/27	Ordered abandoned March 29, 1991.
Ontario				
CN Kincardine	Listowel-Wingham 1.41-30.34	28.93	1991-R-239 91/05/16	Ordered abandoned June 15, 1991.
CN Newton ⁽³⁾	Stratford-Palmerston 1.17-36.62 Incl. 1.41 miles of the Kincardine Subdivision	36.86	1991-R-58 91/02/04	Ordered continued.
CN Owen Sound ⁽³⁾	Palmerston-Owen Sound 0.00-71.43	71.43	1991-R-58 91/02/04	Ordered continued.
CN Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13.00-34.05	21.05	1991-R-59 91/02/05	Ordered abandoned February 5, 1992.
CN Taschereau	LaSarre-Cochrane 99.00-181.42	82.42	1991-R-492 91/09/19	Ordered abandoned October 17, 1991. Order rescinded by Governor-in-Council.
CN Uxbridge ⁽²⁾	Lindsay-Stouffville 0.00-38.80 Incl. Campbellford Spur 85.18-86.28 Incl. Haliburton Spur 0.00-0.53 Incl. Lindsay River Branch 0.00-3.20 Incl. Lindsay Industrial Spur 0.00-2.50	46.21	1991-R-35 91/01/25	Ordered abandoned April 1, 1991.

Railway/ Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
Manitoba				
CP Winnipeg Beach	Gimli-Riverton 58.0-82.6	24.6	1991-R-290 91/06/03	Ordered abandoned July 3, 1991.
Saskatchewan				
CP Kerrobert	Outlook-Conquest 0.4-8.6	8.2	1991-R-197 91/04/18	Ordered abandoned May 18, 1991.
CP White Fox	Meath Park-Sharpe 63.6-73.4	9.8	1991-R-298 91/06/05	Ordered abandoned July 5, 1991.
Alberta				
CN Demay	Roundhill-Ryley 12.00-24.90	12.90	1991-R-448 91/08/26	Ordered abandoned September 25, 1991.
CN Lac La Biche	Banko Jct.-Bon Accord 0.00-9.50	9.50	1991-R-167 91/04/02	Ordered abandoned May 2, 1991.
CP Langdon/ Strathmore	Langdon-Irricana 0.00-25.7 Langdon-Shepard 33.6-45.1	37.2	1991-R-503 91/10/07	Ordered abandoned November 6, 1991.

⁽¹⁾ Letter-decision dated October 4, 1991 varied Order 1991-R-170 to exclude miles 119.12-120.30

⁽²⁾ Order varied original abandonment date of December 31, 1990

⁽³⁾ One application

TABLE 4
**BRANCH LINE ABANDONMENT
APPLICATIONS ON HAND, DECEMBER 31, 1991**

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
New Brunswick			
CP Edmundston	CP Junction-Edmundston 55.6-56.1	0.5	Abandonment stayed.
CP Edmundston/ Shogomoc	Aroostook-Grand Falls 0.0-20.4 104.6-105.8	21.6	Abandonment stayed.
CP Shogomoc	McAdam-Woodstock 0.0-51.5	51.5	Abandonment stayed.
CP Shogomoc	Woodstock-Newburg	2.7	Abandonment stayed.
CP Shogomoc/ Gibson	Newburg-Upper Kent 54.2-88.5 Newburg-Southampton Jct. 0.0-22.0	56.3	Abandonment stayed.
CP Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88.5-104.6	16.1	Abandonment stayed.
CP Tobique	Perth Jct.-Plaster Rock 0.0-27.5	27.5	Abandonment stayed.
Québec			
CP Beebe	Beebe Jct.-Border 32.90-34.99	2.09	Ordered abandoned January 10, 1992.
CN Chandler	Ste. Adélaïde-Gaspé 48.10-104.23	56.13	Ordered abandoned February 5, 1992. Order rescinded by Governor-in-Council.
CN Chapais	Franquet-Chapais 72.06-169.40	97.34	Ordered continued.
CN Granby	Clough-Marieville 15.57-38.70	23.13	Ordered continued.
CN Montmagny	Harlaka-St. Romuald 111.35-119.12	7.77	Ordered abandoned April 3, 1992.

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
CN Sorel ⁽¹⁾	Tracy-Sorel 45.50-47.16 Nicolet-St. Grégoire 77.00-83.82	8.69	Notice of Reconsideration issued April 3, 1991.
Ontario			
CN Burford Spur	Brantford-North Burford 3.35-11.00	7.76	Ordered continued.
CSXT No. 1	Rodney-West Lorne 100.9-102.8	1.9	Application received October 25, 1991.
CN Marmora	Picton-Trenton 0.05-30.15 Incl. Bethlehem Spur 0.00-2.00 Incl. Lake Ontario Cement Lead 0.00-1.34	35.67	Ordered dismissed. Under appeal.
CN Meaford	Barrie-Collingwood 1.09-31.40 Incl. Penetang Spur 0.00-2.00 Incl. Pretty River Spur 0.00-0.92	33.23	Ordered continued.
CN Midland	Uthhoff-Midland 52.00-75.21 Incl. Midland Industrial Spur 75.21-76.13 Incl. Coldwater Spur 0.00-0.71	24.84	Application received March 15, 1991.
CN Newton ⁽²⁾	Stratford-Palmerston 1.17-36.62 Incl. 1.41 miles of the Kincardine Subdivision	36.86	Ordered continued.
CN Owen Sound ⁽²⁾	Palmerston-Owen Sound 0.00-71.43	71.43	Ordered continued.
CN Renfrew	Nepean-Renfrew 0.00-27.20	27.20	Ordered abandoned December 31, 1991. Abandonment extended until July 31, 1992.
CN Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13.00-34.05	21.05	Ordered abandoned February 5, 1992.
CN Uxbridge	Mile 38.88-Stouffville	1.43	Ordered continued.

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
Manitoba			
CN Oak Point	Steep Rock-Gypsumville 131.00-156.7	25.70	Notice of Intent received October 17, 1991.
Saskatchewan			
CN Central Butte	Moose Jaw Jct-Mawer 39.37-85.00	45.63	Ordered continued. To be reconsidered after year 2000.
CP Shamrock	Tyson-McMahon 70.3-95.2	24.9	Ordered abandoned January 16, 1992.
Alberta			
CN Sheerness	Batter Jct-Sheerness 0.00-13.00	13.00	Application received October 2, 1991.
British Columbia			
CP Boundary	Grand Forks Incl. Carson Spur 0.0-2.0	1.25 2.00	Ordered continued.
Northwest Territories			
CN Pine Point	Pine Point Jct- Pine Point Mines 0.00-54.30	54.30	Notice of Intent received October 7, 1991.

⁽¹⁾ CN requested modification of application to exclude mile 83.82 to mile 83.99 and Becancour Spur.

⁽²⁾ One application

LEGAL SERVICES

The Branch provides legal advice to the Chairman, Members, and NTA staff.

Legal Services is involved in all cases before the Agency and, in 1991, the Branch actively participated in public hearings in Canada.

The legal work of the NTA is varied. Staff counsel provide advice in the interpretation and application of all statutes and regulations affecting the Agency's activities, and on the Agency's powers and jurisdiction. They recommend action and advice on the legal aspects of Agency decisions. Counsel assist Members and staff to evaluate and analyse applications, complaints and interventions made to the Agency. They represent the Agency at public hearings and ensure that hearings are conducted properly. In addition, counsel represent the Agency in cases of appeals to its decisions with respect to jurisdictional matters before the Federal Court of Canada and the Supreme Court of Canada.

In addition, counsel prepare legal opinions, give legal advice, review, revise or draft documents, act as counsel on ongoing cases, and participate in special projects.

CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

CASES PENDING IN 1991

Canadian Pacific Limited v. Canadian Transport Commission and Canadian National Railway Co.

Federal Court of Appeal
File: A-263-85

The appellant CP submits that the Railway Transport Committee (RTC) by its Order No. R-37470 dated November 15, 1984, erred in its finding that special interswitching charges must be set at a compensatory level pursuant to section 276 of the *Railway Act*, such a finding being contrary to both the spirit and the letter of section 3 of the *National Transportation Act, 1967*. It further claims that the Committee also erred in failing to find that General Order T-12 was applicable at Montreal East, and that even if General Order T-12 were not to be applicable at Montreal East, then special interswitching charges, which have applied to this location since 1908, ought to be continued.

CN, besides arguing that the appellant "has failed to show any legally arguable case", asked the Court to strike from the record any and all irrelevant and inappropriate matters to the legal issue and on which the Commission "did not make any pronouncement".

Leave to appeal was granted on March 1, 1985, and on March 11, CP filed its notice to appeal which added that the RTC "erred in law in failing to find that the *Freight Traffic Interswitching Regulations, 1978*, C.R.C. ch. 1210, were applicable at Montreal East by virtue of section 93 of the *Railway Act*, which section was intended to preserve the acquired rights of shippers".

No other proceedings have since been filed in the Court.

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission, Canadian Pacific Limited and Union Carbide Canada Ltd.

Federal Court of Appeal
File: A-551-86

In this case, CN, by leave to appeal granted September 10, 1986, appeals from the majority decision of the Review Committee dated September 17, 1985, and reasons for the decision dated June 6, 1986. It is alleged that the Committee erred on a

question of law and jurisdiction by concluding that CN's special switching tariffs governing the interchange of traffic at Montreal East were not subject to a compensatory level of rates prescribed pursuant to section 276 of the *Railway Act*, and by ordering that these rates be restored to a previous non-compensatory level.

The appellant further submitted that the intent of the *National Transportation Act, 1967* was to improve the financial viability of railway companies and, therefore, such legislation must be given the fair and liberal interpretation enunciated in section 11 of the *Interpretation Act*.

The fact that subsection 272(3) of the *Railway Act*, relating to the movement of grain and flour to eastern Canada, and section 23 of the *NTA, 1967*, relating to complaints against rate, tariff or toll provisions, are subject to an appropriate consideration of section 276 of the *Railway Act*, governing the compensatory level of rates and tariffs, is regarded by the appellant as highly significant.

CP, a respondent, argued that the application for leave to appeal should be denied because the Commission correctly held that sections 276 and 277 of the *Railway Act* do not apply to special interswitching charges but to freight rates, which interswitching charges are not. Only freight rates should thus be compensatory.

The case is still pending.

Canadian Pacific Limited v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
File: A-509-86

Pursuant to leave to appeal granted July 23, 1986, CP is appealing Railway Transport Committee Order No. R-39175 dated March 10, 1986, which allowed for an increase in CN's interswitching charges applying in Montreal, Quebec. The applicant alleges that the CTC erred in law in allowing these increases and in failing to find that they were precluded by:

- section 93 of the *Railway Act*;
- *Freight Traffic Interswitching Regulations*; and

- a decision of the Review Committee dated September 17, 1985.

The case has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
File: A-1025-87

On September 14, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the Railway Transport Committee dated June 3, 1987, which concluded that the Denison Spur is a railway within the definition of "railway" as contained in section 2 of the *Railway Act*.

CN submits that the CTC erred on a question of law or jurisdiction in coming to the above conclusion.

This case is still pending.

Canadian National Railway Co. and Canadian Pacific Limited v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
Files: A-833-88(CP)
A-874-88(CN)

CN and CP are appealing Railway Transport Committee Decision No. WDR 1987-09 and Order No. WDR 1987-190 dated August 10, 1987, which conditionally approved an application for railway relocation in Regina - Phase I.

The case is still pending.

Canadian Pacific Limited v. Canadian Transport Commission

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
Files: A-885-87 (CP)
A-886-87 (CN)

CN and CP filed their notices of appeal in the Federal Court on September 28, 1987, and September 29, 1987, respectively. The appeal is from a judgment of the Trial Division dismissing the railways' motion for prohibition re: Regina Rail Relocation - Phase II.

Both CN and CP have advised the Court that they do not wish to proceed with the appeals at the present time. This is because the merits of the arguments they wish to raise are already before the Court in an

application for leave to appeal from Decision WDR 1987-09 dated August 10, 1987 (the Phase I decision). This case is therefore being held in abeyance.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and Cargill Limited

Federal Court of Appeal
File: A-867-88

On July 28, 1988, the Court granted CP leave to appeal Agency Decision No. 135-R-1988 dated June 1, 1988, which found that the refusal by CP to route traffic in the manner requested by Cargill Ltd. was a breach of CP's common carrier obligations.

The case has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission and Town of Mount Royal

Federal Court of Appeal
File: A-1229-88

CN appealed Railway Transport Committee Order No. R-41370 dated December 7, 1987, relating to the apportionment of costs for the reconstruction and maintenance of the overhead bridge in the Town of Mount Royal.

CN's motion for leave to appeal was granted by the Court on December 9, 1988 only on the following question of law:

"Did the Committee err in its apportionment of the costs of the work either by taking into account irrelevant consideration, or by failing to take into account relevant consideration?"

The case is pending.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency,

Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd., Ward Marketing Ltd. and Canada Malting Co. Limited

Federal Court of Appeal
File: A-81-89

The Agency decided on October 7, 1988, that Item 2135 of CP Tariff 6200, containing storage charges applicable to grain, crops and products on CP rail tracks in British Columbia, did not constitute charges for the actual movement of the grain and were therefore outside the *Western Grain Transportation Act* and lawful. However, this decision only applied to

CP-owned equipment and not for products destined offshore.

CP was granted leave to appeal on February 20, 1989. Since that time, cross-appeals have been filed by Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd. and Canada Malting Co. Limited. On January 17, 1991, Columbia Containers discontinued their cross-appeal.

The case is still pending.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-221-89

On April 14, 1989, CN was granted leave to appeal Agency Decision No. 206-R-1988 dated August 2, 1988, concerning the rescission of certain Railway Transport Committee orders applicable on special interswitching at Montreal East, Quebec; and Hamilton, North Bay and Toronto, Ontario.

CN's appeal is based on the following issues of law and jurisdiction:

- the Agency erred in concluding that, upon the coming into force of the *National Transportation Act, 1987*, and enactment of the *Railway Interswitching Regulations* as of January 1, 1988, these statutory instruments did not have the effect of superseding the non-compensatory rates prescribed pursuant to previous orders of the RTC.
- alternatively, the Agency erred in concluding that the implementation of a compensatory level of rates for interswitching services was subject to the prior publication by the rail carrier of a tariff subject to at least 30 days prior notice before its effective date as contemplated by subsection 117(1) of the *NTA, 1987*.
- the application for leave to appeal raises important questions of law and jurisdiction with respect to the interpretation of the recently enacted *National Transportation Act, 1987* and the consequent powers of the National Transportation Agency.

The case is pending.

McCain Foods Ltd. v. National Transportation Agency and Canadian Pacific Limited

Federal Court of Appeal
Files: A-101-90 - Shogomoc Subdivision -
NTA No. 1989-R-90
A-102-90 Tobique Subdivision -
NTA No. 1989-R-91

On January 15, 1990, McCain Foods Ltd. was granted leave to appeal Agency Orders Nos. 1989-R-90 and 1989-R-91 both dated May 12, 1989, which granted abandonment of the Shogomoc and Tobique Subdivisions.

As grounds for appeal in both files, McCain Foods Ltd. alleged that the Agency erred in law

- in failing to comply with subsection 165(1) of the *National Transportation Act, 1987* by not issuing the above-noted Order within six months of the application for abandonment;
- in failing to give proper force and effect to a long-term lease between CP and the New Brunswick Railway Co. to operate the branch lines, which lease arises out of a specific statutory obligation to operate the trackage; and
- that the Agency lost or exceeded any jurisdiction it might otherwise have had by a breach of the rules of fairness and of natural justice.

The case has yet to be heard.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and CSP Foods Ltd.

Federal Court of Appeal
File: A-193-90

On March 7, 1990, CP was granted leave to appeal Agency Decision No. 596-R-1989 dated November 24, 1989, which ordered CP to issue a tariff as requested in an application by CSP Foods Ltd.

CSP Foods Ltd.'s application to the Agency requested that the Agency order CP to publish rates for the movement of canola oil and meal from Altona and Harrowby, Manitoba and Nipawin, Saskatchewan to Winnipeg, Manitoba for furtherance to destinations in the United States.

The applicant's grounds for appeal are that the Agency erred as a matter of law or of jurisdiction in finding that subsection 115(1) of the *National Transportation Act, 1987* requires the applicant to issue a tariff in respect

of the transportation of traffic that is to move over a continuous route, portions of which are operated by two or more railway companies (through traffic), as contemplated by sections 129 to 133 of the *NTA, 1987*.

The case has yet to be heard.

Ville de Montréal v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-318-90

This is an appeal by the City of Montreal against Agency Decision dated November 16, 1989, regarding the overhead pass at CP's St-Luc freight station.

As grounds for appeal, the City of Montreal alleged that, in rendering the decision, the Agency erred in law in that it denied the applicant's right to properly intervene in the case contrary to the principles of natural justice.

The appeal was heard on November 19, 1991 in Montreal. Judgment was deferred.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-715-90

On August 24, 1990, CN was granted leave to appeal Agency Decision No. 45-R-1990, which dismissed CN's application for authority to abandon the operation of the Chapais Subdivision.

As grounds for appeal, CN submitted that, in rendering its decision, the Agency erred in law and exceeded its jurisdiction particularly regarding the Agency's determination of "actual losses" of the railway line to be abandoned, and its interpretation of "reasonable probability of the line becoming economic in the foreseeable future".

The case has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-1032-90

On November 1, 1990, CN was granted leave to appeal Agency Decision dated May 15, 1990, regarding the conveyance of a portion of the CN Massena Subdivision by CN to the Consolidated Rail Corporation.

As grounds for appeal, CN alleged that the Agency "erred on a question of law and jurisdiction in rendering a decision whereby CN must give notice pursuant to subsection 158(2) of the *National Transportation Act, 1987* in connection with the above-mentioned sale even though the said transaction was previously approved by the Governor in Council pursuant to subsection 213(2) of the *Canadian National Railways Act*".

The case has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-946-90 (see Federal Court of Appeal file No. A-419-91)

On October 24, 1990, CN was granted leave to appeal two Agency interlocutory decisions, dated May 23, 1990, which denied CN's application for adjournment of the Marmora abandonment case and required production of documents by CN to one of the intervenors, Ontario Lake Cement Limited.

The case is still pending.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-419-91

On April 15, 1991, CN was granted leave to appeal Agency Decision No. 506-R-1990 and Order No. 1990-R-579, both dated October 17, 1990, regarding CN's application for abandonment of the Marmora Subdivision.

As grounds for appeal, CN alleged that the Agency erred on a question of law and jurisdiction in breaching the rules of natural justice by creating a reasonable apprehension of bias.

The case is pending.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-430-91

On April 12, 1991, CN was granted leave to appeal Agency Order No. 1990-R-658 dated November 14, 1990, regarding a motion by CN to quash the proceedings before the Agency in respect of an

application made pursuant to section 12 of the *Railway Act* by M.O.Q. Rail Inc. to amend the certificate of fitness issued to M.O.Q. Rail Inc. by the Agency on January 24, 1990.

As grounds for appeal, CN alleges that the Agency erred in law or jurisdiction in refusing to consider sections 10.1, 12 and 94 of the *Railway Act* and in stating that there are arguments of law or jurisdiction that should be more properly addressed by the Federal Court when its jurisdiction results from the application or interpretation of these sections. CN further argues that the Agency erred in law or jurisdiction in refusing to address the issue raised in the motion to quash, thus depriving the applicant of a forum to address the jurisdictional issues.

The case is still pending.

Canadian National Railway Co. v. James S. Handyside, National Transportation Agency and Parrish & Heimbecker Limited

Federal Court of Appeal
File: A-540-91

This is an application pursuant to section 28 of the *Federal Court Act* to review and set aside a decision made on July 9, 1990, by James S. Handyside, appointed as arbitrator by the National Transportation Agency pursuant to subsection 49(1) of the *National Transportation Act, 1987* in connection with a rail rate dispute between CN and Parrish & Heimbecker Limited.

CN brings the appeal on the grounds that the matter involves, for the first time since the passing of the *National Transportation Act, 1987*, questions of law and jurisdiction associated with the interpretation of sections 49 to 57 thereof implementing a final offer arbitration process in respect of rail rate disputes between carriers and shippers.

The case is pending.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 90-A-3243

On December 18, 1990, CN brought an application for leave to appeal Agency Order No. 1990-R-673 dated November 27, 1990, which approved an application by Port Stanley Terminal Rail Inc. to build a connection to the CN system at St. Thomas in the Province of Ontario.

CN's grounds for appeal are that the Agency erred on questions of law and jurisdiction by:

- ordering the connection to be built over CN property that is not CN right-of-way land, and
- issuing an order that is not executory.

The case has yet to be heard.

J. Normand Wong v. Her Majesty the Queen in Right of Canada as represented by the National Transportation Agency

Federal Court - Trial Division
File: T-3255-90

On December 4, 1990, the Plaintiff filed a Statement of Claim in the Federal Court - Trial Division for monetary compensation arising out of an alleged breach of contract for services entered into by the Plaintiff with the Agency on May 17, 1990.

The case has yet to be heard.

The Corporation of the City of Oshawa v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-713-91

On May 30, 1991, the appellant was granted leave to appeal Agency Order No. 1990-R-684 dated November 29, 1990, regarding an application by the Corporation of the City of Oshawa for authority to enlarge the bridge of Canadian Pacific Limited over Oshawa Creek in the City of Oshawa, in the Province of Ontario.

The appellant seeks an order quashing the above order and requiring the Agency to hold a hearing with respect to the appellant's 1984 application, under the law, with full procedural fairness to all parties.

The case has yet to be heard.

McCain Foods Limited v. National Transportation Agency and Canadian Pacific Limited

Federal Court of Appeal
Files: A-478-91 - Shogomoc Subdivision -
NTA No. 1991-R-10
A-479-91 - Shogomoc Subdivision -
NTA No. 1991-R-11

The appellant, on April 29, 1991, was granted leave to appeal Agency Order Nos. 1991-R-10 and No.

1991-R-11 both dated January 9, 1991, which authorized CP to abandon the operation of segments of the Shogomoc Subdivision in the Province of New Brunswick.

The appeals are based on the grounds that the Agency erred as a matter of law or jurisdiction in purporting to issue the above-mentioned orders dated January 9, 1991 in that:

- the Agency failed to comply with a condition precedent to the exercise of its jurisdiction by not issuing Order No. 1991-R-11 within six months after the application for abandonment was received by the Agency in compliance with section 165(1) of the *National Transportation Act, 1987*; and in the alternative,
- the Agency failed to give proper force and effect to a long-term lease between the Respondent, Canadian Pacific Limited, and the New Brunswick Railway Company to operate the branch line, which lease arises out of a specific statutory obligation to operate this trackage.

The appeals have yet to be heard.

Transport 2000 Quebec and Yvan-M. Roy v. Canadian National Railway Co. and the National Transportation Agency

Federal Court of Appeal

File: 91-A-1483

On May 3, 1991, Transport 2000 Quebec and Yvan-M. Roy applied to the Federal Court of Appeal for leave to appeal Agency decision dated April 3, 1991, which ordered CN to abandon the operation of the segment of the Montmagny Subdivision from Harlaka to Saint-Romuald, in the Province of Quebec.

The application for leave to appeal has yet to be decided.

Ville de Laval v. National Transportation Agency and Canadian Pacific Limited

Federal Court of Appeal

File: 91-A-1853

On May 23, 1991, the applicant applied to the Federal Court of Appeal for leave to appeal Agency Decision dated May 3, 1991, on the grounds that the Agency refused to exercise its jurisdiction in denying an application by the Ville de Laval for an anti-whistling order.

The application for leave to appeal has yet to be decided.

Ogilvie Mills Limited and Unimim Canada Limited v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal

File: A-1106-91

On October 23, 1991, Ogilvie Mills Limited and Unimin Canada Limited were granted leave to appeal and a stay of Agency letter decision issued on May 7, 1991, denying a Notice of Motion by Ogilvie Mills Limited and Unimin Canada Limited to compel production of certain documents by CN related to the proposed abandonment of CN's Midland Subdivision.

The grounds of the appeal are that:

- the Agency committed an error of law on the face of the record and/or committed a patently unreasonable error in treating CN's claim of confidentiality as a proper one, when the record shows that CN never complied with subsection 11(2) of the *National Transportation Agency General Rules*, which specifically provides that: "Any claim of confidentiality ... shall be accompanied by the reasons for the claim...", and should therefore, pursuant to subsection 11(1) of the *General Rules*, have placed on its public record the documents CN had filed with it;

- and -

- alternatively, if CN's claim for confidentiality was sufficient to allow the Agency to consider subsection 11(6) of the *General Rules*, the Agency committed an error in law by its mistaken interpretation of the word "relevance" as said word appears in paragraph 11(6)(a) of the *General Rules*. This done and as a consequence of this error, the Agency erred further in concluding that Ogilvie Mills-Unimin Canada had failed in their pleadings to establish the relevance of the documents of which they were seeking production from CN and that, therefore, they should be denied production.

The case has yet to be heard.

McCain Foods Limited v. National Transportation Agency and Canadian Pacific Limited

Federal Court of Appeal
File: 91-A-2223

McCain Foods Limited applied to the Federal Court of Appeal on June 26, 1991, for leave to appeal Agency Order No. 1991-R-288 dated June 3, 1991, which authorized CP to abandon the operation of a segment of the Shogomoc Subdivision and a segment of the Gibson Subdivision, in the Province of New Brunswick.

On July 15, 1991, McCain Foods Limited also applied to the Federal Court of Appeal for an Order staying Agency Order No. 1991-R-288 pending the disposition of the application for leave to appeal. This application was granted by the Court on July 16, 1991.

The application for leave to appeal has yet to be decided.

Her Majesty's Attorney General for Newfoundland v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 91-A-2287

On June 19, 1991, the applicant applied to the Federal Court of Appeal for leave to appeal Agency Decision No. 266-R-1991 regarding a complaint made by Atlantic Container Express Inc. dated July 6, 1989, that Canadian National Railway Company is charging rates to Newfoundland destinations not consistent with the Terms of Union.

The application for leave to appeal is brought on the grounds that the National Transportation Agency erred in law in finding that:

- the inclusion of confidential contract rates for the development of Terms of Union rates is restricted to confidential contracts with similar terms and conditions;
- the Maritime rates upon which Terms of Union rates are developed must be determined based on the equipment actually used to transport to and from Newfoundland;
- the Maritime rates upon which Terms of Union rates are developed shall be no lower than prevailing published intermodal rates in the Maritimes;
- Terms of Union rates must not be developed on a "paper rate"; and

- for purposes of determining compensatory rates for North Sydney to Port aux Basques traffic, the water portion of the route should be costed using actual costs incurred by Canadian National Railway Company.

The application for leave to appeal has yet to be decided.

Jarchow et al. v. Her Majesty the Queen in Right of Canada as represented by the Attorney General of Canada and the Minister of Transport, the National Transportation Agency and the Canadian Transport Commission

Federal Court - Trial Division
Files: T-2095-91
T-2096-91

On August 13, 1991, Ralf R. Jarchow and his wife, Valerie Jarchow, each filed separate Statements of Claim in the Federal Court - Trial Division for damages as a result of a collision between a motor vehicle owned and operated by Ralf R. Jarchow and a Canadian Pacific Limited locomotive in the Town of Caledon, in the Regional Municipality of Peel.

The Agency, the Canadian Transport Commission, and Transport Canada have been joined as co-defendants in respect of alleged regulatory negligence said to have contributed to the above-mentioned collision. The allegations include improper regulatory attention to the need for signal crossing protection and sight line protection.

The case has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency and Bowater Mersey Paper Company Limited

Federal Court of Appeal
File: 91-A-2961

On July 19, 1991, CN applied to the Federal Court of Appeal for leave to appeal Agency Taxation Order No. 1991-R-331 dated June 20, 1991.

The grounds for the application are that the Agency erred in law:

- by denying the Applicant its right to an oral hearing on the taxation of costs;
- by awarding counsel fees on a solicitor-and-client scale rather than on a party-and-party scale;

- by awarding counsel fees and expert witness fees for time spent in travel;
- by awarding expert witness fees in respect of days the expert witness attended the hearing but did not testify;
- by awarding expert witness fees for preparation time grossly in excess of what was reasonably necessary; and
- by awarding fees and disbursements to Bowater Mersey Paper Company Limited executives who testified at the hearing.

The application for leave to appeal has yet to be decided.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency and The Corporation of the City of Chatham

Federal Court of Appeal
File: 91-A-5181

On November 25, 1991, CN applied to the Federal Court of Appeal for leave to appeal Agency Decision No. 549-R-1991 and Order No. 1991-R-532, both dated October 25, 1991 which approved an application by the Corporation of the City of Chatham for authority to construct a grade separation in the form of a subway to carry a highway across and under certain railway tracks.

The grounds for the motion are that the Agency erred on questions of law and jurisdiction:

- by ignoring a relevant consideration, namely, the agreement as to cost apportionment between CN and the City of Chatham signed on June 27, 1984, and
- by refusing to interpret the CN-City Agreement, such that the Agency misinterpreted and declined its jurisdiction.

The application for leave to appeal has yet to be decided.

PETITIONS TO THE GOVERNOR IN COUNCIL

PETITIONS DECIDED IN 1991

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency and Bowater Mersey Paper Company Limited

On June 19, 1991, CN filed a petition to the Governor in Council to rescind the award of costs made in Agency Decision No. 172-R-1990 dated March 29, 1990 (replaced by Decision No. 251-R-1991 dated May 16, 1991).

CN submitted that the awarding of intervenor's costs against a successful party in a situation of an abandonment of service is improper because:

- the Parliamentary intent of the abandonment provisions of the *National Transportation Act, 1987* is frustrated;
- the Agency is forcing the industry to pay for its costs contrary to the general policy of the legislation;
- a hardship results because the costs cannot be passed on to customers as in the precedent-setting rate cases; and
- the award is contrary to the law of costs.

By Order P.C. 1991-1693 dated September 5, 1991, the Governor in Council rescinded the award of costs contained in Decision No. 251-R-1991.

PETITIONS PENDING

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

On December 21, 1990, CN filed a petition to the Governor in Council to rescind the award of costs made in Agency Decision No. 1990-R-616 dated October 23, 1990.

CN's grounds for this petition are the same as those listed in the above petition re: Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency and Bowater Mersey Paper Company Limited.

The petition is in the process of being presented to the Governor in Council.

McCain Foods Limited v. National Transportation Agency and Canadian Pacific Limited

On June 24, 1991, McCain Foods Limited filed a petition to the Governor in Council to vary or rescind Agency Order No. 1991-R-288 dated June 3, 1991, which ordered the abandonment of rail lines operated in the Province of New Brunswick by CP being designated as portions of the Shogomoc Subdivision and the Gibson Subdivision.

McCain Foods Ltd. submits that because of the contractual obligation contained in CP's lease with the New Brunswick Railway Company, the Agency should not or could not order the abandonment of the rail lines by CP. McCain submits that as the lease was ratified and confirmed by a statute of the Parliament of Canada, as well as an act of the Legislature of the Province of New Brunswick, the responsibilities of CP, as lessee, are in the nature of a statutory obligation or liability that can only be abrogated by an act of the Parliament of Canada or the Legislature of the Province of New Brunswick.

The case is pending.

CORPORATE MANAGEMENT AND HUMAN RESOURCES BRANCH

The Branch provides a complete range of management services to support NTA operations. The Branch coordinates the development and operation of the NTA's management processes and related information systems; provides human resources, comprehensive financial and administrative services in support of NTA programs, in compliance with government policies; and develops and maintains effective public relations on behalf of the Agency.

In addition, it provides advice, assistance and services to NTA line management.

As part of the NTA's ongoing effort to continuously improve its performance and services, the Branch was requested to coordinate the NTA Work Simplification Program. The objectives of the program are to streamline and speed up operational/administrative activities and processes across the NTA; and to modify, eliminate or rationalize procedures and practices which may be redundant, time-consuming and costly. The aim of the program is to permit employees of the NTA to function more efficiently in an environment of increasing responsibilities and limited resources.

The Branch consists of five directorates: Finance and Planning, Informatics Services, Communications Services, Internal Audit, and Human Resources and Administrative Services.

The **Finance and Planning Directorate** develops and implements the NTA's strategic planning and resource management processes, develops and implements financial administration policies, programs and systems.

The **Informatics Services Directorate** develops and implements policies and plans governing electronic data processing (EDP)-based information management at the NTA; develops EDP systems in response to the operational and administrative needs of the NTA; and provides advice, guidance and

training on the application of EDP technology within the NTA.

The **Communications Services Directorate** provides information to the public and the news media on Agency decisions and orders, as well as on its responsibilities. It also provides a full range of communication services to the Chairman, Members and staff of the NTA, including communications planning and advice, media monitoring, and editorial services. In addition, the Directorate has responsibilities with respect to records management and mail and library services.

The **Internal Audit Directorate** is responsible for a comprehensive internal audit program. The program is aimed at providing the Chairman and senior management of the NTA with an independent assessment of and recommendations on the efficiency, economy and effectiveness of management policies and practices, and on compliance with the Agency's legislative mandate and central agency directives.

The **Human Resources and Administrative Services Directorate** provides a complete range of human resources services to support NTA operations. It also provides services and implements systems for materiel management, accommodation, telecommunications, security, forms and manuals control, contract administration and other administrative functions.

Offices of the National Transportation Agency of Canada

Headquarters

Ottawa, Ontario
K1A 0N9

Tel: (819) 997-6567
Fax: (819) 997-6727

Regional Offices

Suite 1310,
800 Burrard Street
Vancouver,
British Columbia V6Z 2G7
Tel: (604) 666-2050
Fax: (604) 666-1982

28 North Cumberland Street
Thunder Bay, Ontario P7A 4K9
Tel: (807) 345-0025
Fax: (807) 345-8045

Suite 304, Mezzanine Level
Air Terminal Building
Whitehorse Airport
Whitehorse, Yukon Y1A 3E4
Tel: (403) 668-4564
Fax: (403) 668-7954

Government of Canada Building
200 Town Center Court, Suite 218
Scarborough, Ontario
M1P 4X8
Tel: (416) 973-4595
Fax: (416) 973-6790

Third Floor
350 Third Avenue North
Saskatoon, Saskatchewan S7K 6G7
Tel: (306) 975-5201
Fax: (306) 975-5206

Suite 605
606 Cathcart Street
Montreal, Quebec H3B 1K9
Tel: (514) 283-7620
Fax: (514) 283-9702

Assumption Place
770 main Street
Moncton, New Brunswick E1C 9L5
Tel: (506) 851-7444
Fax: (506) 851-7105

Les bureaux de l'Office national des transports du Canada

Siège social

OTTAWA (Ontario)

K1A 0N9

Téléphone : (819)

Télécopieur : (819) 997-6567

Activités régionales

Pièce 1310

800, rue Burrard

VANCOUVER (Colombie-Britannique)

V6Z 2J4

Téléphone : (604)

Télécopieur : (604) 666-2050

Pièce 304, niveau de la mezzanine

Edifice Air Terminal

Aéroport de Whitehorse

WHITEHORSE (Yukon)

Y1A 3E4

Téléphone : (403)

Télécopieur : (403) 668-4564

Pièce 605

606, rue Cathcart

MONTRÉAL (Québec)

H3B 1K9

Téléphone : (514)

Télécopieur : (514) 283-7620

Edifice Place l'Assomption

770, rue Main

MONCTON (Nouveau-Brunswick)

E1C 9L5

Téléphone : (506)

Télécopieur : (506) 851-7444

3^e étage

350, Troisième Avenue nord

SASKATOON (Saskatchewan)

S7K 6G7

Téléphone : (306)

Télécopieur : (306) 975-5201

fonctionnement et d'administration de l'ONT, et fournit des avis et de la formation sur l'application de la technologie du TDE à l'ONT.

La Direction des services de communication renseigne le public et les médias au sujet des arrêtés, des décisions et des responsabilités de l'Office, offre au président, aux membres et au personnel de l'ONT toute une gamme de services de communication, notamment des services de consultation, de planification, de surveillance des médias et de publication. De plus, elle est responsable de la gestion des archives et des services de courrier ainsi que bibliothécaires.

La Direction de la vérification interne est responsable d'un programme détaillé de vérification interne. Ce programme permet au président et à la haute direction d'obtenir une évaluation objective sur l'efficacité, le coût et la performance des politiques et des pratiques de gestion de l'ONT, ainsi que des recommandations. La Direction générale s'assure aussi de la concordance de ces points avec le mandat législatif de l'ONT et les directives des organismes centraux.

La Direction des ressources humaines et des services administratifs fournit un ensemble de services de soutien administratif et de gestion à l'ONT. De même, elle fournit des services et élabore des systèmes touchant la gestion des fournitures, des locaux, des télécommunications, de la sécurité, du contrôle des formulaires et des manuels, des contrats d'administration et diverses autres fonctions administratives.

GESTION CENTRALE ET RESSOURCES HUMAINES

La Direction générale fournit un ensemble de services de soutien de gestion à l'ONT. Elle coordonne l'élaboration et l'application des modes de gestion de l'ONT et des systèmes d'information qui s'y rattachent, s'occupe des ressources humaines et assure une gamme complète de services financiers et administratifs à l'appui des programmes mis sur pied par l'Office et conformes aux politiques du gouvernement. Elle établit et entretient de bonnes relations publiques pour le compte de l'ONT. En outre, elle fournit des avis, de l'aide et des services aux gestionnaires de l'ONT.

Dans le cadre des efforts continus de l'ONT afin d'améliorer constamment la performance et le service, la Direction générale a été chargée de la coordination du programme de simplification du travail. Les objectifs du programme sont de rationaliser et d'accroître la rapidité d'exécution des activités administratives et opérationnelles de même que du traitement à l'ONT, en plus de modifier, d'éliminer ou de rationaliser les procédures et les démarches qui peuvent être l'objet d'un double emploi et d'une perte de temps tout en étant coûteuses. Le but de ce programme est de permettre aux employés de l'ONT de travailler plus efficacement dans un milieu de responsabilités additionnelles avec moins de ressources.

La Direction générale comprend cinq directions :
Finances et planification, Services de l'Informatique, Services de communication, Vérification interne ainsi que Ressources humaines et Services administratifs.

La Direction des finances et de la planification
élabore et met en œuvre les modes de planification stratégique des programmes et de gestion des ressources ainsi que les politiques, les programmes et les systèmes d'administration financière de l'ONT.

La Direction des services de l'informatique élabore et met en œuvre des politiques et des plans touchant le traitement des données électroniques (TDE), en l'occurrence la gestion de l'information à l'ONT, crée des systèmes de TDE adaptés aux besoins de

REQUÊTES AU GOUVERNEUR EN CONSEIL

REQUÊTES RÉGLÉES EN 1991

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT et Bowater Mersey Paper Company Limited

Le 19 juin 1991, le CN a présenté une requête au gouverneur en conseil en vue d'annuler la décision de l'Office n° 172-R-1990 du 29 mars 1990 d'adjuger les frais (remplacée par la décision n° 251-R-1991 du 16 mai 1991).

Seion le CN, le fait d'adjuger les frais de la partie intervenante à la partie qui a gain de cause, dans un cas d'abandon de service, est inapproprié pour les raisons suivantes :

- l'intention parlementaire, en ce qui concerne les dispositions visant l'abandon dans la Loi de 1987 sur les transports nationaux, est vaine;
- l'Office oblige l'industrie à payer ses frais, ce qui est contraire à l'intention générale de la législation; cela entraîne des difficultés étant donné que les frais ne peuvent être transmis aux clients, comme dans les cas de droit relatifs aux taux, ayant fait jurisprudence;
- le fait d'adjuger les frais est contraire à la loi des coûts.

Par décret C.P. 1991-1693, en date du 5 septembre 1991, le gouverneur en conseil a annulé la condition prévoyant d'adjuger les frais, contenue dans la décision n° 251-R-1991.

REQUÊTES EN INSTANCE

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Le 21 décembre 1990, le CN a présenté une requête au gouverneur en conseil en vue d'annuler la condition prévoyant d'adjuger les frais, contenue dans la décision n° 1990-R-616 de l'Office datée du 23 octobre 1990.

Les motifs du CN invoqués dans cette requête sont les mêmes que ceux mentionnés dans la requête

- aux fins de déterminer les taux compensatoires pour le trafic entre North Sydney et Port-aux-Basques, il faut établir les coûts pour la partie maritime de l'itinéraire en se servant des coûts réels qui incombent à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.
- La décision concernant l'autorisation d'appel n'a pas encore été rendue.
- Jarchow et al. c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada représentée par le procureur général du Canada et le ministre des Transports, l'ONT et la Commission canadienne des transports
- Cour d'appel fédérale - Section de première instance
Dossiers : T-2095-91
T-2096-91
- Le 13 août 1991, Ralf R. Jarchow et son épouse, Valérie Jarchow, ont déposé des demandes introductives séparées en Cour fédérale, Section de première instance, pour dommages-intérêts à la suite d'une collision entre un véhicule moteur appartenant à Ralf R. Jarchow, et conduit par ce dernier, et une locomotive du Canadien Pacifique Limitée, dans le village de Caledon, dans la municipalité régionale de Peel.
- L'Office, la Commission canadienne des transports et Transports Canada ont été réunis à titre de codéfendeurs relativement à une prétendue négligence en matière de réglementation qui aurait été la cause de la collision susmentionnée. Parmi les allégations, il y a celle selon laquelle une attention insuffisante a été accordée à la nécessité d'assurer de façon réglementaire la protection au moyen d'un signal de traversée et d'une échappée de vue de protection.
- La cause n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT et Bowater Mersey Paper Compagny Limited

Cour d'appel fédérale
Dossier : 91-A-2961

Le 19 juillet 1991, le CN a déposé en Cour d'appel fédérale une requête d'autorisation d'appel de l'arrêt de taxation n° 1991-R-331 de l'Office, daté du 20 juin 1991.

Le motif de la requête est que l'Office a commis une erreur de droit :

- en refusant d'interpréter l'accord conclu entre le CN et la Ville, de telle sorte que l'Office a mal interprété et refusé sa compétence.
 - La décision concernant la requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été rendue.
- Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT et The Corporation of the City of Chatham**
- Cour d'appel fédérale
Dossier : 91-A-5181
- Le 25 novembre 1991, le CN a déposé en Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'appel de la décision n° 549-R-1991 et de l'arrêt n° 1991-R-532 de l'Office, datés du 25 octobre 1991, et qui autorisent The Corporation of the City of Chatham à construire un croisement étagé sous forme de voie souterraine pour faire passer une route sur et sous certaines voies ferrées.
- Le motif de la requête est que l'Office a commis une erreur sur des questions de droit et de compétence :
- en ne tenant pas compte d'un fait pertinent, soit l'accord concernant la répartition des coûts entre le CN et la Ville de Chatham, signé le 27 juin 1984;
 - en refusant d'interpréter l'accord conclu entre le CN et la Ville, de telle sorte que l'Office a mal interprété et refusé sa compétence.

Ogilvie Mills Limited et Unimin Canada Limited c. l'ONT

d'appel de l'arrêt de l'Office n° 1991-R-288, daté du 3 juin 1991, qui ordonnait au CP d'abandonner l'exploitation d'un segment de la subdivision Shogomoc et d'un segment de la subdivision dans la province du Nouveau-Brunswick.

Le 15 juillet 1991, McCain Foods Limited a aussi déposé en Cour d'appel fédérale une demande d'ordonnance en vue de suspendre l'exécution de l'arrêt de l'Office n° 1991-R-288, en attendant la décision concernant la demande d'autorisation d'appel. Cette demande a été acceptée par la Cour le 16 juillet 1991.

La décision concernant la demande d'autorisation d'appel n'a pas encore été rendue.

Procureur général de la Reine pour Terre-Neuve c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 91-A-2287

Le 19 juin 1991, le requérant a déposé en Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'appel de la décision n° 266-R-1991 de l'Office au sujet d'une plainte déposée par Atlantic Container Express Inc., datée du 6 juillet 1989, selon laquelle la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada impose, pour les destinations de Terre-Neuve, des tarifs qui ne sont pas conformes aux Conditions d'adhésion.

Le motif de la demande d'autorisation d'appel est que l'Office national des transports a commis une erreur de droit lorsqu'il a conclu que :

- l'inclusion de tarifs contractuels confidentiels pour l'établissement de taux de Conditions d'adhésion se limite aux marchés confidentiels dont les conditions sont analogues;
- les tarifs maritimes, à partir desquels les taux des Conditions d'adhésion sont établis, ne doivent pas être moins élevés que les taux intermodaux courants rendus publics dans les Maritimes;
- les taux des Conditions d'adhésion ne doivent pas être établis selon un « taux fictif »;

Les motifs de l'appel sont les suivants :

- L'Office a commis une erreur de droit à la face des documents et/ou a commis une erreur injustifiée et manifeste en traitant la demande de confidentialité du CN comme si elle était appropriée alors que les documents indiquent que le CN ne s'est jamais conformé au paragraphe 1 (2) des *Règles générales de l'Office national des transports*, qui prévoit particulièrement que « toute demande de confidentialité... doit être accompagnée des raisons de cette demande... »; il aurait donc dû, conformément au paragraphe 1 (1) des *Règles générales*, porter à son document public les documents que le CN avait déposés en même temps que la demande;

- alternativement, si la demande de confidentialité du CN suffisait à permettre à l'Office de tenir compte du paragraphe 1 (6) des *Règles générales*, l'Office a commis une erreur de droit par une interprétation erronée du mot « pertinence » tel que ledit mot figure dans le paragraphe 1 (6)(a) des *Règles générales*. À la suite à cette erreur, l'Office a de nouveau commis une erreur en concluant que Ogilvie Mills - Unimin Canada ont échoué dans leurs plaidoyers en vue d'établir la pertinence des documents dont ils réclamaient la présentation par le CN, et que par conséquent, il fallait leur refuser la présentation de ces documents.

La cause n'a pas encore été entendue.

McCain Foods Limited c. l'ONT et Canadien Pacifique Limited

Cour d'appel fédérale
Dossier : 91-A-2223

McCain Foods Limited a déposé en Cour d'appel fédérale, le 26 juin 1991, une demande d'autorisation

J. Normand Wong c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada représentée par l'ONT

Cour fédérale - Section de première instance

Dossier : T-3255-90

Le 4 décembre 1990, le plaignant a déposé devant la Cour fédérale, Section de première instance, une demande introductive d'indemnisation monétaire pour une prétendue violation de marché de services conclu entre le plaignant et l'ONT, le 17 mai 1990.

La cause n'a pas encore été entendue.

The Corporation of the City of Oshawa c. l'ONT

Cour d'appel fédérale

Dossier : A-713-91

Le 30 mai 1991, le requérant a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de l'arrêt de l'Office n° 1990-R-684, daté du 29 novembre 1990, concernant une demande d'agrandir le pont du Canadien Pacifique Limitée qui d'autorisation de la City of Oshawa enjambe le ruisseau Oshawa dans la ville d'Oshawa, dans la province de l'Ontario.

Le requérant veut obtenir une ordonnance annulant l'arrêt ci-dessus et exigeant de l'Office intime de tenir une audience en rapport avec la demande de 1984 du requérant, en vertu de la loi, en toute équité de procédure pour toutes les parties.

La cause n'a pas encore été entendue.

McCain Foods Limited c. l'ONT et Canadien Pacifique Limitée

Cour d'appel fédérale

Dossiers : A-478-91 - Subdivision Shogomoc -

ONT n° 1991-R-10

A-479-91 - Subdivision Shogomoc -

ONT n° 1991-R-11

Le 29 avril 1991, le requérant a obtenu l'autorisation d'interjeter appel des arrêts de l'Office n°s 1991-R-10 et 1991-R-11, datés du 9 janvier 1991, qui ordonnaient au CP d'abandonner l'exploitation de segments de la subdivision Shogomoc dans la province du Nouveau-Brunswick.

Le motif sur lequel se fondent les appels est que l'Office a commis une erreur de droit et de compétence en prétendant émettre les arrêts susmentionnés datés du 9 janvier 1991, c'est-à-dire que :

Les appels n'ont pas encore été entendus.

Transport 2000 Québec et Yvan-M. Roy c. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 91-A-1483

Le 3 mai 1991, Transport 2000 Québec et Yvan-M. Roy ont déposé en Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision de l'Office, datée du 3 avril 1991, qui ordonnait au CN d'abandonner l'exploitation d'un segment de la subdivision Montmagny, de Harlaka à Saint-Romuald, dans la province de Québec.

La demande d'autorisation d'interjeter appel n'a pas encore été décidée.

Ville de Laval c. l'ONT et Canadien Pacifique Limitée

Cour d'appel fédérale
Dossier : 91-A-1853

Le 23 mai 1991, le requérant a déposé en Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'appel alléguant que l'Office a refusé d'exercer sa compétence lorsqu'il a rejeté une requête présentée par la Ville de Laval en vue de l'émission d'un arrêté contre le sifflement.

La demande d'autorisation d'interjeter appel n'a pas encore été décidée.

- l'Office n'a pas donné pleinement effet et exécution à un bail à long terme passé entre l'intime, le Canadien Pacifique Limitée, et la New Brunswick Railway Company en vue de l'exploitation des embranchements, lequel bail découle d'une obligation légale précise d'exploiter ces voies.

- l'Office ne s'est pas conformé à une condition préalable à l'exercice de sa compétence en n'émettant pas l'arrêt n° 1991-R-11 dans les six mois qui ont suivi la réception de la demande d'abandon par l'Office, conformément à l'article 165(1) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux et, dans l'alternative;

datées du 23 mai 1990, dans lesquelles l'Office rejetait la requête présentée par le CN en vue d'ajourner la cause relative à l'abandon de l'exploitation de la subdivision Marmora et ordonnait que le CN mette des documents à l'un des intervenants, l'Ontario Lake Cement Limited.

La cause est en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-419-91

Le 15 avril 1991, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 506-R-1990 et de l'arrêt n° 1990-R-579 de l'Office, datés du 17 octobre 1990, concernant la requête présentée par le CN en vue d'abandonner l'exploitation de la subdivision Marmora.

Dans sa demande d'autorisation d'appel, le CN allègue que l'Office a commis une erreur de droit et de compétence en suscitant une crainte raisonnable de partialité, en violation des principes de justice naturelle.

La cause est en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-430-91

Le 12 avril 1991, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de l'Office n° 1990-R-658, daté du 14 novembre 1990, concernant une requête du CN pour faire annuler le recours soumis à l'Office relativement à une demande présentée conformément à l'article 12 de la *Loi sur les chemins de fer* par M.O.Q. Rail Inc. en vue de modifier le certificat d'aptitude délivré à M.O.Q. Rail Inc. par l'Office le 24 janvier 1990.

Comme motif d'appel, le CN a soutenu que l'Office a commis une erreur de droit ou de compétence en refusant de tenir compte des articles 10.1, 12 et 94 de la *Loi sur les chemins de fer*, et en déclarant que certains points de droit ou de compétence devraient faire l'objet de plus d'attention de la part de la Cour fédérale alors que sa compétence relève de l'application ou de l'interprétation de ces articles. En outre, le CN allègue que l'Office a commis une erreur de droit ou de compétence en refusant de traiter de la question soulevée dans la requête d'annulation, ce qui

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-540-91

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. James S. Handyside, l'ONT et Parrish & Heimbekker Limited

La cause est en instance.

a privé le requérant d'une occasion de débattre des questions de compétence.

Comme motif d'appel, le CN soutient que la question met en cause, pour la première fois depuis l'adoption de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, des questions de droit et de compétence reliées à l'interprétation des articles 49 à 57, mettant ainsi en application un processus d'arbitrage d'offre finale en ce qui a trait au différend en matière de tarifs ferroviaires entre les transporteurs et les expéditeurs.

La cause est en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 90-A-3243

Le 18 décembre 1990, le CN a déposé une demande d'autorisation d'appel de l'arrêt de l'Office n° 1990-R-673, daté du 27 novembre 1990, qui autorisait la requête de Port Stanley Terminal Rail Inc. de construire un raccordement au réseau du CN à St. Thomas, dans la province de l'Ontario.

Comme motif d'appel, le CN soutient que l'Office a commis une erreur sur des questions de droit et de compétence :

- en ordonnant que le raccordement soit construit sur la propriété du CN, qui n'est pas un terrain sur lequel le CN a le droit de passage;
- en émettant un arrêt qui n'est pas exécutoire.

La cause n'a pas encore été entendue.

- l'Office a violé les principes d'équité et de justice naturelle, et a ainsi perdu ou outrepassé toute compétence qu'il aurait pu avoir.

La cause est en instance.

Canadien Pacifique Limitée c. l'ONT et CSP Foods Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-193-90

Le 7 mars 1990, le CP a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 596-R-1989, datée du 24 novembre 1989, dans laquelle l'Office lui ordonnait de publier un tarif tel que demandé par CSP Foods Ltd.

Dans sa requête, CSP Foods Ltd. a demandé à l'Office d'ordonner au CP de publier des taux pour le transport de l'huile et de la farine de colza canola, de Altona et Harrowby, au Manitoba, et de Nipawin, en Saskatchewan, jusqu'à Winnipeg, au Manitoba, afin d'être acheminées à certains endroits aux États-Unis.

Dans son appel, le demandeur allègue que l'Office a commis une erreur de droit ou de compétence en jugeant que, selon le paragraphe 115(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, il serait dans l'obligation de publier un tarif pour ce type de transport ayant lieu sur un parcours continu et dont certaines parties sont exploitées par deux compagnies de chemin de fer ou plus (trafic bout à bout), tel que stipulé aux articles 129 à 133 de la *LTN 1987*.

La cause n'a pas encore été entendue.

La Ville de Montréal c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-318-90

La Ville de Montréal a interjeté appel de la lettre-décision de l'Office, datée du 16 novembre 1989, concernant le passage supérieur à la gare de triage du CP située à Côte Saint-Luc.

Dans ses motifs concernant l'appel, la Ville de Montréal alléguait que l'Office, en rendant sa décision, a commis une erreur de droit en privant la demanderesse de son droit d'intervenir pleinement dans la cause, en violation des principes de justice naturelle.

L'appel a été entendu le 19 novembre 1991 à Montréal. Le jugement a été reporté.

Le 24 octobre 1990, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de deux décisions interlocutoires,

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-946-90 (voir dossier de la Cour d'appel fédérale n° A-419-91)

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

La cause n'a pas encore été entendue.

Dans sa requête en autorisation d'appel de cette décision, le CN allègue que « l'Office a commis une erreur de droit et de compétence en lui ordonnant de donner avis de la vente susmentionnée, conformément au paragraphe 158(2) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, en dépit du fait que cette transaction avait déjà été approuvée par le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 213(2) de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada* ».

Le 1^{er} novembre 1990, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision de l'Office, datée du 15 mai 1990, concernant la cession par le CN à la société Consolidated Rail Corporation d'un tronçon de la subdivision Massena du CN.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1032-90

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

La cause n'a pas encore été entendue.

Dans ses motifs concernant l'appel, le CN soutient que l'Office a commis une erreur de droit et qu'il a outrepassé sa compétence, particulièrement en ce qui a trait à sa détermination des « pertes réelles » de la ligne de chemin de fer visée par la demande d'abandon d'exploitation et à son interprétation des « motifs raisonnables de croire que la ligne puisse devenir rentable dans un avenir prévisible ».

Le 24 août 1990, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 45-R-1990 de l'Office, dans laquelle l'Office rejetait la demande présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Chapaïs.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-715-90

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

La demande d'autorisation d'appel a été agréée par la Cour le 9 décembre 1988, mais uniquement à l'égard de la question de droit suivante :

« Le Comité a-t-il commis une erreur dans la répartition des frais des travaux, soit en tenant compte de facteurs non pertinents, soit en omettant de prendre en considération des facteurs pertinents ? »

La cause est en instance.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports, Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd., Ward Marketing Ltd. et Canada Maltng Co. Limited

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-81-89

L'Office a décidé, le 7 octobre 1988, que le point 2135 du tarif 6200 du CP, qui donne les prix d'entrepasage applicables au grain, aux produits agricoles et aux autres produits acheminés sur les voies de CP Rail en Colombie-Britannique, ne s'applique pas aux mouvements réels du grain. Selon l'Office, ces prix sont en règle et ne sont pas assujettis à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Cependant, cette décision s'applique uniquement au matériel appartenant à Canadien Pacifique Limitée, et non aux produits destinés au transport outre-mer.

CP a obtenu l'autorisation d'interférer appel de la décision le 20 février 1989. Depuis lors, des contre-appels ont été déposés par Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd. et Canada Maltng Co. Limited. Le 17 janvier 1991, Columbia Containers a mis fin à son contre-appel.

La cause est toujours en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-221-89

Le 14 avril 1989, le CN a obtenu l'autorisation d'interférer appel de la décision n° 206-R-1988 de l'Office, datée du 2 août 1988, concernant l'abrogation de certaines ordonnances du Comité des transports par chemin de fer relatives aux manœuvres spéciales d'interconnexion à Montréal-Est, au Québec, ainsi qu'à Hamilton, North-Bay et Toronto, en Ontario.

L'appel du CN se fonde sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a conclu qu'avant de mettre en application des prix compensatoires pour des services d'interconnexion, le transporteur ferroviaire doit publier son tarif au moins trente jours avant la date de son entrée en vigueur, conformément au paragraphe 117(1) de la LNT 1987.
- La demande en autorisation d'appel soulevée d'importantes questions de droit et de compétence relativement à l'interprétation de la récente Loi de 1987 sur les transports nationaux et aux pouvoirs qu'elle confère à l'Office national des transports.

La cause est en instance.

McCain Foods Ltd. c. l'ONT et CP

Cour d'appel fédérale
Dossiers : A-101-90 - Subdivision Shogomoc -
ONT n° 1989-R-90
A-102-90 - Subdivision Tobique -
ONT n° 1989-R-91

- Le 15 janvier 1990, McCain Foods Ltd. a obtenu l'autorisation d'interférer appel des arrêts n°s 1989-R-90 et 1989-R-91 de l'Office, datés du 12 mai 1989, qui autorisaient l'abandon de l'exploitation des subdivisions Shogomoc et Tobique.
- McCain Foods Ltd. fonde ses deux demandes sur les allégations suivantes :

- L'Office a commis une erreur de droit en ne se conformant pas au paragraphe 165(1) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, du fait qu'il n'a pas pris les arrêts susmentionnés dans les six mois suivant la demande d'abandon d'exploitation;
- L'Office a commis une erreur de droit en ne découvrant pas l'obligation légale précise d'exploiter les voies;

Canadien Pacifique Limitée c. la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-509-86

Conformément à l'autorisation qui lui a été accordée le 23 juillet 1986, CP en appelle de l'ordonnance n° R-39175, prise le 10 mars 1986 par le Comité des transports par chemin de fer, qui autorise une augmentation des frais de manœuvre inter-service à Montréal (Québec). Le demandeur allègue que la CCT a commis une erreur de droit en autorisant ces augmentations et en ne concluant pas qu'elles étaient interdites selon les dispositions législatives suivantes :

- l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*,
- le *Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises*,
- la décision du Comité de révision datée du 17 septembre 1985.

La cause n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1025-87

Le 14 septembre 1987, CN a reçu l'autorisation d'interférer appel d'une décision, rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 3 juin 1987, selon laquelle l'embranchement Denison est un chemin de fer au sens de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*.

CN fait valoir que la CCT a commis une erreur de droit ou de compétence pour en arriver à cette conclusion.

La cause est toujours en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée c. Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossiers : A-833-88 (CP) A-874-88 (CN)

Le CN et le CP en appellent de la décision n° WDR 1987-09 et de l'arrêt n° WDR 1987-190, datés du 10 août 1987, du Comité des transports par chemin de fer approuvant, sous condition, une

demande de déplacement de voie ferrée à Régina - phase I.

La cause est en instance.

Canadien Pacifique Limitée c. Commission canadienne des transports

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-885-87 (CP) A-886-87 (CN)

Le CN et le CP ont déposé leurs avis d'appel en Cour fédérale, le 28 septembre 1987 et le 29 septembre 1987 respectivement. L'appel fait suite à un jugement de la Section de première instance rejetant la requête d'interdiction présentée par les compagnies de chemin de fer au sujet du déplacement d'une voie ferrée à Régina - phase II.

Le CN et le CP ont informé la Cour qu'ils ne souhaitent pas poursuivre les appels à l'heure actuelle, car le bien-fondé des arguments qu'ils souhaitent présenter sort déjà devant la Cour dans une requête d'autorisation d'appel de la décision WDR 1987-09 en date du 10 août 1987 (la décision concernant la phase II). Cette cause demeure donc pendante.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports et Cargill Limited

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-867-88

Le 28 juillet 1988, la Cour a autorisé CP à interférer appel de la décision n° 135-R-1988 du 1^{er} juin 1988 dans laquelle l'Office national des transports déclare que CP a manqué à ses obligations de transporteur public en refusant d'acheminer les marchandises selon la demande faite par Cargill Limited.

La cause n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Commission canadienne des transports et Ville Mont-Royal

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1229-88

Le CN a interjeté appel de l'ordonnance n° R-41370 du Comité des transports par chemin de fer, datée du 7 décembre 1987, concernant la répartition des coûts de reconstruction et d'entretien du passage supérieur situé dans la ville de Mont-Royal.

CAUSES DEVANT LA COUR FÉDÉRALE ET LA COUR SUPRÊME DU CANADA

CAUSES EN INSTANCE EN 1991

Canadien Pacifique Limitée c. la Commission canadienne des transports et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-263-85

Canadien Pacifique Limitée, l'appelante, fait valoir que, dans l'ordonnance n° R-37470 du 15 novembre 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en arrêtant que les taux spéciaux de manœuvre inter-service doivent être établis à un niveau compensatoire en vertu de l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer*. Selon CP, cette conclusion va à l'encontre de l'esprit et du libellé même de l'article 3 de la *Loi nationale de 1967 sur les transports*. L'appelante avance également que le CTCF a commis une erreur en omettant de déterminer si l'Ordonnance générale T-12 s'applique à Montréal-Est, et elle souligne que, même si ce n'était pas le cas, il faudrait continuer à imposer des taux spéciaux de manœuvre inter-service comme on le fait à cet endroit depuis 1908.

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada en plus d'alléguer que l'appelante « n'a pas réussi à monter une cause défendable », a demandé à la Cour de radier du dossier tous les points qui n'ont aucun rapport avec la question de droit en litige et au sujet desquels la Commission « ne s'est pas prononcée ».

L'autorisation d'appel a été accordée le 1^{er} mars 1985 et, le 11 mars suivant, CP a déposé son avis d'appel dans lequel il ajoutait que le CTCF « avait commis une erreur de droit en n'ayant pas conclu que le *Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises*, 1978, C.R.C., chap. 1210, s'appliquait à Montréal-Est en vertu de l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui vise à conserver les droits acquis des expéditeurs ».

Depuis lors, aucune autre procédure n'a été déposée devant la Cour.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-551-86

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), en vertu d'une autorisation d'appel accordée le 10 septembre 1986, en appelle d'une décision majoritaire rendue par le Comité de révision le 17 septembre 1985 et des motifs de la décision datés du 6 juin 1986. CN soutient que le Comité a commis une erreur de droit et de compétence lorsqu'il a conclu que les taux spéciaux de manœuvre du CN touchant l'échange de trafic à Montréal-Est n'étaient pas assujettis aux dispositions visant les taux compensatoires en vertu de l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF) et lorsqu'il a ordonné que ces taux demeurent au même niveau non compensatoire qu'auparavant.

L'appelante fait également valoir que la *Loi nationale de 1967 sur les transports* (LNT) a été adoptée dans le but précis d'améliorer la viabilité financière des compagnies ferroviaires et, par conséquent, qu'elle doit s'interpréter de façon juste et libérale comme le prescrit l'article 11 de la *Loi d'interprétation*.

Selon l'appelante, il est très révélateur que le paragraphe 272(3) de la LCF, qui porte sur les mouvements du grain et de la farine vers les plaines Canada, et l'article 23 de la LTN, qui traite des plaintes déposées contre les tarifs, les taux et les taxes, soient assujettis à l'article 276 de la LCF qui régit le niveau compensatoire des taux et des tarifs.

CP, l'une des intimées dans cette affaire, soutient que la requête d'autorisation d'appel devrait être rejetée car la CCF a statué avec raison que les articles 276 et 277 de la LCF ne s'appliquent aux taux de transport de manœuvre, mais seulement aux taux de transport des marchandises, ce que les taux de manœuvre ne sont pas. Ainsi, seuls les taux de transport des marchandises devraient être compensatoires.

La cause est toujours en instance.

SERVICES JURIDIQUES

Les Services juridiques conseillent le président, les membres et les employés de l'ONT sur toute question à caractère juridique.

Le concours des Services juridiques est requis dans tous les cas relevant de l'Office; en 1991, ils ont participé aux audiences qui se sont tenues au Canada.

Le travail de nature juridique de l'Office est varié. Les avocats donnent des avis sur l'interprétation et sur l'application des lois et des règlements qui touchent les activités, les attributions et les compétences de l'Office. Ils recommandent à celui-ci les mesures à prendre dans des cas précis et le conseillent sur les aspects juridiques de ses décisions. Les avocats assistent les membres et le personnel dans l'évaluation et l'analyse des demandes, des plaintes et des interventions reçues par l'Office. De plus, ils représentent l'Office aux audiences publiques et veillent à leur bon déroulement. Les avocats représentent également l'Office à la Cour fédérale et à la Cour suprême du Canada dans les cas d'appel des décisions de l'Office sur des questions de compétence.

De plus, les avocats préparent des avis juridiques, donnent des conseils juridiques, examinent, vérifient ou rédigent des documents, s'occupent des dossiers à long terme et participent à des projets spéciaux.

Compagnie/ Embranchement	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Etat
Manitoba			
CN Oak Point	Sleep Rock-Gypsumville 131,00-156,7	25,70	Avis d'intention reçu le 17 octobre 1991.
Saskatchewan			
CN Central Butte	Moose Jaw Jct-Mawer 39,37-85,00	45,63	Maintien en exploitation. Réexamen après l'an 2000.
CP Shamrock	Tyson-McMahon 70,3-95,2	24,9	Abandon le 16 janvier 1992.
Alberta			
CN Sheerness	Batter Jct-Sheerness 0,00-13,00	13,00	Demande reçue le 2 octobre 1991.
Colombie-Britannique			
CP Boundary	Grand Forks y compris l'embr. Carson 0,0-2,0	1,25 2,00	Maintien en exploitation.
Territoires du Nord-Ouest			
CN Pine Point	Pine Point Jct- Pine Point Mines 0,00-54,30	54,30	Avis d'intention reçu le 7 octobre 1991.

(1) Le CN a demandé une modification à la demande afin d'exclure les points milliaires 83,82 à 83,99 et l'embranchement Bécancour.

(2) Une demande.

Compagnie/ Embranchement	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Etat
CN Sorel ⁽¹⁾	Tracy-Sorel 45,50-47,16 Nicolet-St. Grégoire 77,00-83,82	8,69	Publication de l'avis de réexamen le 3 avril 1991.
Ontario			
CN Embr. Burford	Brantford-North Burford 3,35-11,00	7,76	Maintien en exploitation.
CSXT No. 1	Rodney-West Lorne 100,9-102,8	1,9	Demande reçue le 25 octobre 1991.
CN Marmora	Pictou-Trenton 0,05-30,15 y compris l'embr. Bethlehem 0,00-2,00 y compris l'embr. Ontario Cement Lead 0,00-1,34	35,67	Refusé. En appel.
CN Meaford	Barrie-Collingwood 1,09-31,40 y compris l'embr. Penetang 0,00-2,00 y compris l'embr. Pretty River 0,00-0,92	33,23	Maintien en exploitation.
CN Midland	Uthoff-Midland 52,00-75,21 y compris l'embr. Midland Industrial 75,21-76,13 y compris l'embr. Coldwater 0,00-0,71	24,84	Demande reçue le 15 mars 1991.
CN Newton ⁽²⁾	Stratford-Palmerston 1,17-36,62 y compris 1,41 milles de la subdivision Kincardine 0,00-71,43	36,86	Maintien en exploitation
CN Owen Sound ⁽²⁾	Palmerston-Owen Sound 0,00-71,43	71,43	Maintien en exploitation.
CN Renfrew	Nepaan-Renfrew 0,00-27,20	27,20	Abandon le 31 décembre 1991. Abandon reporté au 31 juillet 1992.
CN Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13,00-34,05	21,05	Abandon le 5 février 1992.
CN Uxbridge	Point milliaire 38,88-Stouffville	1,43	Maintien en exploitation.

TABLEAU 4

ABANDON D'EMBRANCHEMENTS
DEMANDES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1991

Compagnie/ Embranchement	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
Nouveau Brunswick			
CP Edmundston	CP Junction-Edmundston	0,5	Sursis provisoire.
CP Edmundston/ Shogomoc	Aroostook-Grand Falls	21,6	Sursis provisoire.
CP Shogomoc	McAdam-Woodstock	51,5	Sursis provisoire.
CP Shogomoc	Woodstock-Newburg	2,7	Sursis provisoire.
CP Shogomoc/ Gibson	Newburg-Upper Kent	56,3	Sursis provisoire.
CP Shogomoc	Upper Kent-Aroostook	16,1	Sursis provisoire.
CP Tobique	Perth Jct.-Plaster Rock	27,5	Sursis provisoire.
Québec			
CP Beebe	Beebe Junction-Frontière	2,09	Abandon le 10 janvier 1992.
CN Chandler	Ste Adélaïde-Gaspé	56,13	Abandon le 5 février 1992. Arrêté annulé par le gouverneur en conseil
CN Chapais	Franquet-Chapais	97,34	Maintien en exploitation.
CN Granby	Clough-Marville	23,13	Maintien en exploitation.
CN Montmagny	Haritaka-St. Romuald	7,77	Abandon le 3 avril 1992.

Compagnie/ Embranchement	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêt	Décision
Alberta				
CN Demay	Roundhill-Ryley 12,00-24,90	12,90	1991-R-448 91/08/26	Abandon le 25 septembre 1991.
CN Lac La Biche	Banko Jct.-Bon Accord 0,00-9,50	9,50	1991-R-167 91/04/02	Abandon le 2 mai 1991.
CP Langdon/ Strathmore	Langdon-Irricana 0,00-25,7 Langdon-Shepard 33,6-45,1	37,2	1991-R-503 91/10/07	Abandon le 6 novembre 1991.

(1) Lettre-décision datée du 4 octobre 1991 modifiant l'arrêt 1991-R-170 afin d'exclure les points milliaires 119,12-120,30.

(2) Arrêté modifiant l'abandon original daté du 31 décembre 1990.

(3) Une demande.

Compagnie/ Embranchement	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
CP St. Gabriel	Joliette-St-Félix-de Valois	10,7	1991-R-33 91/01/25	Abandon le 25 décembre 1991.
CN St. Raymond	Hedley-Jackson's	33,88	62-R-1991 91/02/07	Refjeté.
CP Waltham	Wamo-Wyman	37,7	1991-R-104 91/02/27	Abandon le 29 mars 1991.
Ontario				
CN Kincardine	Listowel-Wingham	28,93	1991-R-239 91/05/16	Abandon le 15 juin 1991.
CN Newton ⁽³⁾	Stratford-Palmerston	36,86	1991-R-58 91/02/04	Maintien en exploitation.
CN Owen Sound ⁽³⁾	Palmerston-Owen Sound	71,43	1991-R-58 91/02/04	Maintien en exploitation.
CN Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls	21,05	1991-R-59 91/02/05	Abandon le 5 février 1992.
CN Taschereau	LaSarre-Cochrane	82,42	1991-R-492 91/09/19	Abandon le 17 octobre 1991. Arrêté annulé par le gouverneur en conseil.
CN Uxbridge ⁽²⁾	Lindsay-Stouffville	46,21	1991-R-35 91/01/25	Abandon le 1 ^{er} avril 1991.
Manitoba				
CP Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	24,6	1991-R-290 91/06/03	Abandon le 18 mai 1991.
Saskatchewan				
CP Kerrobert	Outlook-Conquest	8,2	1991-R-197 91/04/18	Abandon le 18 mai 1991.
CP White Fox	Meath Park-Sharpe	9,8	1991-R-298 91/06/05	Abandon le 5 juillet 1991.

TABLEAU 3

ARRÊTÉS ET DÉCISIONS, 1991
ABANDON D'EMBRANCHEMENT

Compagnie/ Embranchement	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrête	Décision
Nouvelle-Écosse				
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool 42,25-109,07	66,82	251-R-1991 91/05/16	Abandon le 15 juin 1991.
Nouveau Brunswick				
CP Edmundston	CP Junction-Edmundston 55,6-56,1	0,5	1991-R-9 91/01/09	Abandon le 8 février 1991. Sursis provisoire.
CP Edmundston/ Shogomoc	Aroostook-Grand Falls 0,0-20,4 104,6-105,8	21,6	1991-R-10 91/01/09	Abandon le 8 février 1991. Sursis provisoire.
CP Shogomoc	McAdam-Woodstock 0,0-51,5	51,5	1991-R-11 91/01/09	Abandon le 8 février 1991. Sursis provisoire.
CP Shogomoc/Gibson	Newburg-Upper Kent 54,2-88,5 Newburg-Southampton Jct. 0,0-22,0	56,3	1991-R-288 91/06/03	Abandon du p.m. 54,2 3 juillet 1991. au p.m. 75,96 et du p.m. 0,0 au p.m. 22,0 le 31 décembre 1991. Sursis provisoire.
Québec				
CP Beebe	Beebe Junction-Frontière 32,9-34,99	2,09	1991-R-570 91/12/11	Abandon le 10 janvier 1992.
CN Chandler	Ste. Adélaïde-Gaspé 48,10-104,23	56,13	1991-R-60 91/02/05	Abandon le 5 février 1992. Arrêté annulé par le gouverneur en conseil.
CN Granby	Clough-Marville 15,57-38,70	23,13	1991-R-375 91/07/18	Maintien en exploitation.
CN Montmagny ⁽¹⁾	Harlaka-St. Romuald 111,35-119,12	7,77	1991-R-170 91/04/03	Abandon le 3 avril 1992.

TABLEAU 2

PAIEMENTS POUR 1990 VERSÉS AU 31 DÉCEMBRE 1991
LOI SUR LES CHEMINS DE FER ET LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX

Type de paiements	Total
<i>Loi sur les chemins de fer</i>	
Article 270 ⁽¹⁾	
(Service de trains de voyageurs)	5 248 714
<i>Loi de 1987 sur les transports nationaux</i>	
Article 178 ⁽²⁾	
(Embranchements)	14 266 777
TOTAL	19 515 491

⁽¹⁾ Montant payé pendant 1991 pour acquitter des dettes encourues avant 1990.
1987 - (172 019 \$)
1988 - 879 442 \$
1989 - 900 518 \$

⁽²⁾ Montant payé pendant 1991 pour acquitter des dettes encourues avant 1990.
1988 - 1 013 307 \$

TABLEAU 1

PAIEMENTS, 1991 LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

Période	Compagnie des chemins de fer Canadien	Compagnie des chemins de fer Pacifique	BC Rail Limited	Central Western Railway	Southern Rail Cooperative Limited	Total
Décembre 1990	28 067 237,80	28 439 580,21	145 657,14	132 751,29	34 000,04	56 819 226,48
Janvier 1991	26 544 076,45	25 517 851,95	238 508,51	158 344,01	25 047,22	52 483 828,14
Février	28 465 624,09	28 643 739,57	176 089,50	140 950,21	25 607,16	57 452 010,53
Mars	30 254 133,77	22 266 951,75	161 808,62	108 818,39	21 117,73	52 812 830,26
Avril	45 652 125,73	32 681 348,56	221 832,15	227 486,35	50 252,87	78 833 045,66
Mai	43 604 569,87	38 148 536,53	204 107,80	211 211,87	46 267,74	82 214 693,81
Juin	35 903 908,89	35 945 472,59	286 459,57	290 647,63	35 718,43	72 462 207,11
Juillet	44 031 142,52	44 041 978,64	228 978,15	238 829,75	40 438,99	88 581 368,05
Août	31 573 404,33	26 390 937,46	142 788,82	177 373,11	32 704,88	58 317 208,60
Septembre	21 610 808,44	19 347 649,85	105 941,87	114 773,71	5 466,82	41 184 640,69
Octobre	29 447 432,01	29 725 547,59	274 136,29	108 993,77	31 282,95	59 587 392,61
Novembre	37 816 905,17	40 112 509,29	330 221,07	187 029,68	43 404,94	78 490 070,15
Total	402 971 369,07	371 262 103,99	2 516 529,49	2 097 209,77	391 309,77	779 238 522,09

Palements versés à la Compagnie des chemins de fer nationaux et au Canadien Pacifique Limitée en décembre 1990 conjointement avec les paiements versés en janvier, février et mars 1991 en vertu du *Règlement sur les versements aux compagnies de chemins de fer*.

Le mois de janvier 1991 comprend le paiement de l'acompte à la Central Western Railway à l'égard de la campagne agricole 1989-1990 se terminant le 31 juillet 1990.

Le mois de juillet 1991 comprend les paiements déduits de l'acompte à la Compagnie des chemins de fer nationaux, au Canadien Pacifique Limitée et au BC Rail Limited à l'égard de la campagne agricole 1990-1991 se terminant le 31 juillet 1991.

rapports sur les frais facturés par le CN en 1989 et
1990 seront effectués.

inter-venants à exprimer leurs préoccupations auprès de l'Office.

En 1992, on s'attendait sans doute davantage sur ces points et d'autres, tel que le mode de paiement des subventions du Nid-de-corbeau, par des consultations continues dans le cadre de l'examen de la politique agro-alimentaire.

Vérification des investissements et des dépenses dans le transport du grain de l'Ouest

En vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, l'ONT examine et vérifie les dépenses d'entretien liées au transport ferroviaire sur les embranchements tributaires du transport du grain, ainsi que les investissements des compagnies de chemin de fer dans les installations et l'équipement destinés au transport du grain de l'Ouest. Ces activités ont pour but d'assurer le « maintien d'un réseau ferroviaire fiable et efficace, adapté à l'évolution des besoins futurs en matière de transport du grain ». Les rapports annuels sur ces activités sont acheminés au ministre des Transports.

En 1991, l'objectif consistait à accroître la portée du programme et à fournir une information plus complète et circonstanciée de ces activités. Cette initiative s'est traduite par une amélioration de l'information sur les activités ferroviaires, une plus grande couverture par l'ONT des réunions des producteurs et un resserrement des vérifications et de la surveillance.

En 1991, l'Office a fait rapport au ministre à propos de la vérification des investissements réels des compagnies ferroviaires pour 1990 et de l'évaluation des plans généraux d'investissement pour 1991 et 1992. L'Office a aussi fait rapport sur les dépenses d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain en 1989.

Au début des années 1980, le réseau de transport du grain du Canada s'était détérioré, rendant le service inadéquat. Le gouvernement fédéral a alors adopté la *Loi de 1984 sur le transport du grain de l'Ouest* et introduit le programme de remise en état des embranchements. La LTGO assurait aux compagnies ferroviaires des rendements attractants sur le transport du grain destiné à l'exportation. En retour, les transporteurs assumaient la responsabilité d'un programme d'investissement massif de capital dans l'infrastructure d'une grande ligne ferroviaire.

La présentation par le CN de ses frais facturés à VIA Rail en vertu de l'entente d'exploitation devrait se poursuivre. Au cours de 1992, des analyses et des

Le CP et VIA Rail ont négocié des ententes particulières pour tous les services fournis après le 14 janvier 1990. Celles-ci ont été conclues hors du cadre des ententes d'exploitation et, par conséquent, sont des exemples de toute vérification par l'ONT. Au cours de la prochaine année, l'ONT compte faire rapport au ministre des Transports de ses déterminations des frais facturés par le CP pour 1989 et pour les 14 premiers jours de 1990. Aucune présentation de frais supplémentaires n'est prévue de la part du CP.

L'Office fait rapport au ministre des Transports en fournissant les déterminations des frais engagés par le CN et le CP pour des services fournis à VIA Rail. Ces frais sont calculés selon le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et effectus conformément aux ententes d'exploitation conclues entre VIA Rail et les compagnies ferroviaires.

Frais facturés à VIA Rail Canada

L'Office fait rapport au ministre des Transports en fournissant les déterminations des frais engagés par le CN et le CP pour des services fournis à VIA Rail. Ces frais sont calculés selon le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et effectus conformément aux ententes d'exploitation conclues entre VIA Rail et les compagnies ferroviaires.

En 1991, l'ONT a effectué des déterminations définitives et anticipées totalisant une somme globale de 8,4 millions de dollars pour le paiement de subventions destinées aux embranchements ferroviaires déficitaires, et de 5,7 millions de dollars pour les services de transport de passagers autres que VIA Rail. Un paiement final de subvention destiné à un embranchement a été versé au CP pour l'année 1988.

Embranchements et paiements pour les services de transport ferroviaire de passagers

Les programmes de contrôle du grain de l'Ouest de la Direction générale fournissent au ministre des Transports des renseignements stratégiques sur l'état des réseaux ferroviaires du Canada. Le niveau des investissements et des dépenses est vérifié et évalué, et des prévisions sont analysées. Les rapports de contrôle de l'Office permettent au ministre de prendre les mesures appropriées pour assurer un service adéquat.

du transport du grain. L'indice tient compte de l'augmentation annuelle de tous les frais ferroviaires incluant la main-d'œuvre, le carburant, le matériel et les coûts d'immobilisation. Au début de 1991, des représentants de l'industrie ont eu l'occasion de discuter du rapport de consultation du barème de 1991-1992.

En 1991, les versements de subventions au CN, au CP, à la BC Rail, à la Central Western Railway et à la Southern Railis Cooperative, en vertu de la LTGO, ont réduit de 779,2 millions de dollars les coûts du transport du grain de l'Ouest pour les producteurs. Ces versements ont exigé le traitement de quelque 470 000 réclamations de mouvements de wagon ferroviaire, par l'entremise de programmes et de banques de données informatisées, ainsi que d'un important processus de validation sur le terrain.

En 1991, il y a eu une prolongation de l'entente conclue entre l'Office et Transports Canada visant les subventions des mouvements de wagons ferroviaires devant être versées à la Southern Railis Cooperative Limited. La fin de cette entente, initialement prévue pour le 31 juillet 1991, a été prolongée d'une autre campagne agricole et se terminera ainsi le 31 juillet 1992.

En 1991, l'ONT a également déterminé le rajustement limitant la part des expéditeurs, lequel protège les expéditeurs pendant les années où les prix du grain sont bas, et a émis un arrêté désignant les embranchements tributaires du transport du grain pour la campagne agricole 1991-1992.

Examen de la politique agro-alimentaire

En juin 1991, le personnel de l'Office a émis un document en réponse au document de travail sur l'efficacité du transport du grain de l'Ouest, présenté par les dirigeants d'Agriculture Canada, de Transports Canada et de l'Office du transport du grain. Le document de travail a été distribué aux fins de consultations menées auprès de l'industrie dans le cadre de l'examen de la politique agro-alimentaire par Agriculture Canada.

L'étape de la consultation a fourni au personnel de l'ONT l'occasion de signaler les difficultés auxquelles se heurteraient les expéditeurs de grain s'ils devaient s'engager dans une formule tarifaire à long terme. Le personnel a aussi déclaré que les propositions contenues dans le document de travail, au sujet de l'accélération du processus d'abandon des lignes de chemin de fer limiterait de façon injuste les droits des

segments de la subdivision Taschereau du CN et des subdivisions de Kapuskasing et Pagwa du CN à la Ontario Northland Transportation Commission.

Au cours de l'année, l'Office a reçu deux nouvelles demandes de cession de voies. Le CN a demandé la permission de céder ses subdivisions Exeter et Goderich à la Goderich-Exeter Railway Company. La compagnie de chemin de fer de jonction de Nelson, au Québec, a demandé la cession de sa ligne allant de DeJou, à la frontière internationale, à la Atlantic and North West Railway Company. Les deux compagnies sont des filiales du CP.

L'Office a approuvé la demande du CN quant à la cession de la subdivision de Goderich et terminera l'étude du cas de Napierville en 1992.

Autres questions

L'Office a reçu 15 nouvelles demandes pour déterminer si certaines lignes ferroviaires étaient des embranchements, des épis, des voies d'évitement ou d'autres types de voie. Il a fait des déterminations dans 11 cas tandis que les quatre autres demandes ont été reportées à 1992. En outre, l'Office s'est prononcé sur quatre des sept demandes de détermination de voies qui avaient été reportées des années précédentes. Les trois dernières demandes ont été reportées à 1992.

En 1991, l'Office a reçu 35 demandes d'enlèvement de gares et 25 d'entre elles ont été étudiées. Les 10 autres demandes ont été reportées à 1992. Soixante et une demandes reportées de 1990 ont aussi été régies en 1991.

Prix et versements - Grain de l'Ouest

Le barème annuel de l'ONT fixe les frais totaux de transport ferroviaire du grain entre différents points d'expédition des Prairies et des ports canadiens d'exportation. Pour chaque point, le prix total est divisé pour établir d'une part le prix que la compagnie ferroviaire demande aux producteurs et, d'autre part, la proportion qui sera versée sous forme de subvention du gouvernement fédéral. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) détermine la façon de calculer ces barèmes et d'indemniser les compagnies de chemin de fer.

Au printemps de 1991, l'ONT a publié le barème annuel pour la campagne agricole de 1991-1992. Ce dernier a été obtenu en indexant les coûts de l'année de référence 1988 à l'aide d'un indice composite des prix et d'une prévision du tonnage fournie par l'Office

- une autorisation d'abandon a été accordée pour 142 milles, soit 0,7 p. cent, en 1991;
 - une autorisation d'abandon a été accordée pour 138 milles, soit 0,7 p. cent, mais ont été maintenus en exploitation par décret du gouverneur en conseil;
 - une autorisation d'abandon a été accordée pour 56 milles, ou 0,3 p. cent, en 1992;
 - un ordre de poursuite de l'exploitation ou un rejet de la demande a été rendu pour 168 milles, ou 0,9 p. cent;
 - un total de 47 milles, ou 0,3 p. cent, a été reporté pour étude en 1992, y compris un cas devant la Cour fédérale d'appel et deux cas dont l'étude devra être complétée en 1992 en conformité avec les délais statutaires définis.
- Quant aux lignes auparavant protégées en vertu d'un décret du conseil et exclues de la règle de quatre pour cent, des déterminations ont été définies comme suit :
- un ordre d'abandon a été rendu pour 22 milles, soit 0,1 p. cent, en 1991.

En 1991, le CP a demandé à l'Office de rendre des décisions d'abandon à l'égard de 285 milles de voie, soit 2,2 p. cent de la longueur totale de son réseau. En fonction de la règle du quatre pour cent, des déterminations à l'égard des lignes ont été définies comme suit :

- un ordre d'abandon a été rendu pour 167 milles, soit 1,3 p. cent, en 1991;
 - un ordre d'abandon a été rendu pour 13 milles, soit 0,1 p. cent, en 1992.
- Quant aux lignes auparavant protégées en vertu d'un décret du conseil et exclues de la règle de quatre pour cent, des déterminations ont été définies comme suit :
- un ordre d'abandon a été rendu pour 80 milles, soit 0,6 p. cent, en 1991;
 - un total de 25 milles, ou 0,2 p. cent, a été reporté pour étude en 1992 en conformité avec les délais statutaires définis.

Demandes de cession

En 1991, l'ONT a approuvé l'étude de deux demandes de cession entreprise en 1990. La première cession concerne la vente de la subdivision Coronation et d'un segment de la subdivision Lacombe du CP à la Central Western Railway et la seconde, la vente d'un

- Le calcul du barème annuel 1991-1992 pour le transport du grain de l'Ouest a été publié en avril 1991. Le calcul du barème de 1991 des produits dérivés du colza, lequel a été publié en décembre 1990, a été en vigueur le 1^{er} janvier 1991. Le barème de 1992 des produits dérivés du canola a été publié en décembre 1991.
 - La Direction générale a terminé la première année d'un examen d'une durée de trois ans des directives de l'Annexe « A ». Elle a établi les tarifs mensuels normalisés, en vigueur en 1992, pour l'entretien régulier et normal de passages à niveau. Au cours de 1992, la Direction générale procédera à l'examen des taux imposés pour la construction de passages à niveau.
- La Direction générale est constituée de quatre directions, soit celle de la Rationalisation du réseau ferroviaire, de la Gestion des programmes et coordination, des Prix et des paiements et celle des Services de vérification. En plus de son personnel à l'administration centrale, la Direction générale compte trois employés des Services de vérification au bureau régional du Québec à Montréal.

RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Abandon de lignes ferroviaires

La Loi de 1987 sur les transports nationaux autorise l'Office à rendre des décisions concernant les demandes d'abandon partiel ou total de lignes de chemin de fer. En vertu de la loi, les compagnies ferroviaires peuvent abandonner un maximum de quatre pour cent de la longueur totale de leurs lignes. Avant de rendre sa décision, l'Office doit tenir compte d'un grand nombre de facteurs, notamment la rentabilité actuelle et future de la ligne, les besoins en services de transport des expéditeurs, la gestion des coûts ferroviaires et la réduction des subventions fédérales.

L'abandon de lignes de chemin de fer peut prêter à la controverse. L'ONT est conscient de l'importance capitale que revêt la consultation des parties intéressées afin de gérer efficacement le volet de cette activité.

En 1991, le CN a demandé à l'Office de rendre des décisions d'abandon à l'égard de 573 milles de voie, soit trois pour cent de la longueur totale de son réseau. En fonction de la règle du quatre pour cent, des déterminations à l'égard des lignes ont été définies comme suit :

DIRECTION GÉNÉRALE DES SUBVENTIONS AU TRANSPORT

La Direction générale des subventions au transport gère des programmes fédéraux ayant trait aux prix statutaires, aux paiements de subventions pour des services de transport ferroviaire, au contrôle des coûts ferroviaires et à la rationalisation du réseau ferroviaire canadien. La Direction générale vérifie la comptabilité ferroviaire et les dossiers financiers pour déterminer les coûts du transport du grain de l'Ouest, les pertes engendrées par l'exploitation de services déficitaires, les frais facturés à VIA Rail Canada, les investissements ferroviaires et les niveaux de dépenses pour le transport du grain de l'Ouest.

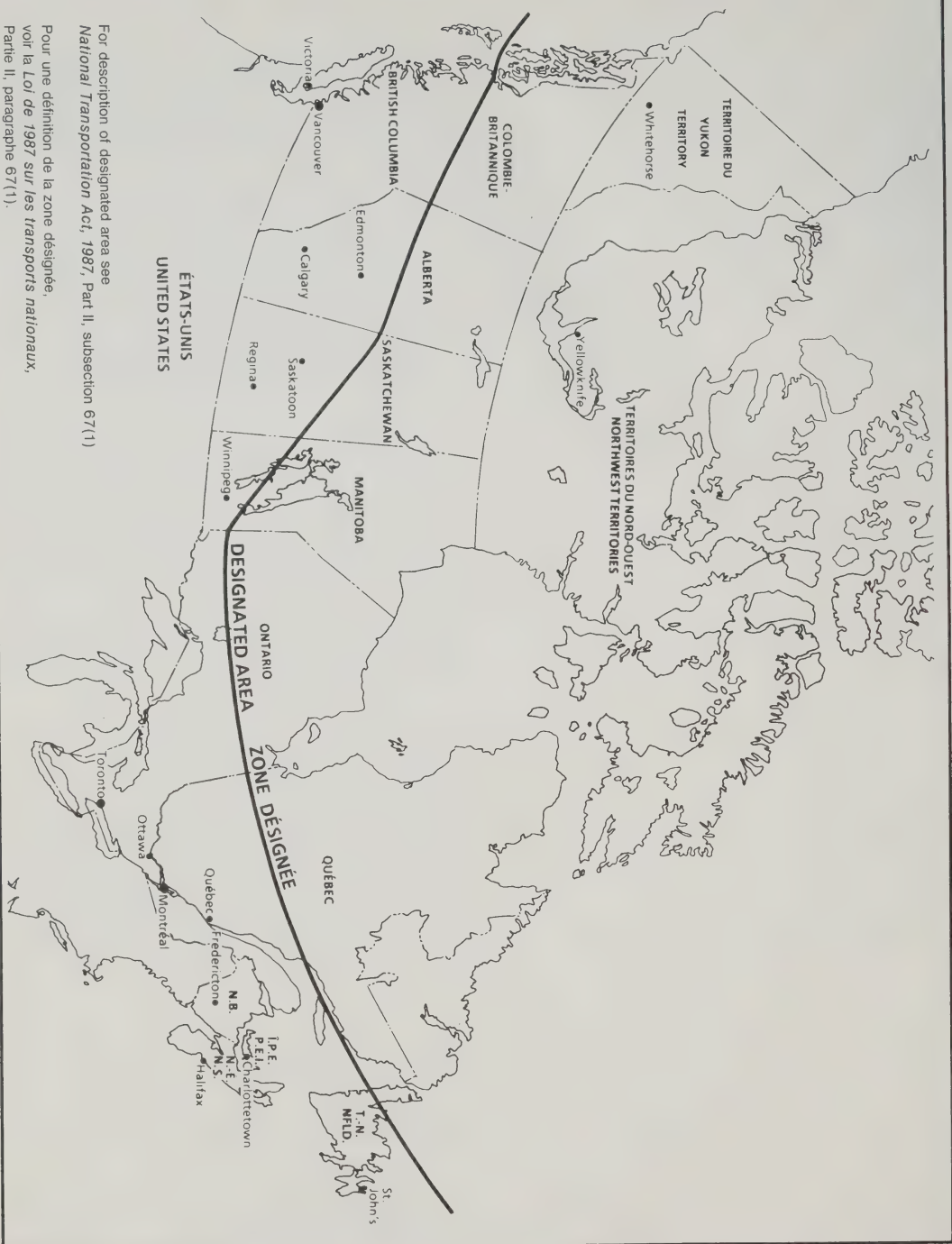
Ces attributions découlent de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

En 1991, des subventions totalisant 793,3 millions de dollars, dont la ventilation est exposée ci-dessous, ont été versées sous l'égide de la Direction générale.

- 779,2 millions de dollars en paiements de soutien financier afin de réduire les coûts du transport ferroviaire du grain de l'Ouest pour les producteurs canadiens.
 - 8,4 millions de dollars pour compenser les pertes financières conséquentes à l'exploitation d'embranchements ferroviaires maintenus à titre de services publics.
 - 5,7 millions de dollars pour compenser les pertes qu'ont subies les services de transport ferroviaire de passagers autres que ceux de VIA Rail.
- D'autres démarches entreprises sont décrites ci-dessous :

- En 1991, le CN a reçu l'autorisation d'abandonner 164 milles, soit 0,8 p. cent de la longueur totale de ses lignes. Le CP a abandonné 247 milles, soit 1,3 p. cent de la longueur totale de ses lignes au cours de l'année.

CARTE DU TERRITOIRE CHOISI



de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). De plus, elle a participé à la préparation de la réunion du comité de statistiques de l'OACI, en plus d'organiser et de présider le travail de deux comités interministériels sur les activités de l'OACI en l'occurrence, le Comité national de la facilitation et le Comité des activités de l'OACI relatives au droit aérien international.

La Direction générale continue de travailler en étroite collaboration avec Transports Canada et la GRC dans le cadre des enquêtes menées en vertu des parties II et V de la Loi de 1987 sur les transports nationaux et de ses règlements d'application. De plus, elle collabore étroitement avec Revenu Canada (Douanes et Accises) sur des questions touchant les vols transfrontaliers. Soucieux de coordonner les efforts dans ce domaine, l'Office a ratifié des protocoles d'entente avec Transports Canada et la GRC au sujet du contrôle de l'application de la Loi.

Les données suivantes se rapportent à la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 1991 :

PVPT	Vérifications périodiques terminées	
	Infractions répertoriées	141
PEC	Enquêtes ciblées terminées	
	Infractions répertoriées	181
PRS	Demandes de renseignements	
	Ateliers et séances d'information	1 816
PRS	Demandes de renseignements	
	Ateliers et séances d'information	71

Accords de services aériens internationaux

La Direction générale étudie, évalue et soumet des recommandations en matière d'exploitation de services aériens internationaux, en vue des négociations bilatérales touchant les services aériens. Elle maintient et élabore un système automatisé d'information sur les accords bilatéraux. Avec d'autres ministères, la Direction générale participe à la négociation d'accords bilatéraux sur les services aériens avec les gouvernements étrangers. Elle veille également à la mise à exécution et à l'administration de ces accords, suivant les attributions que confèrent à l'Office les accords ou la Loi en tant qu'administration de l'aéronautique du Canada chargée de la réglementation économique des services internationaux et défend, d'un point de vue réglementaire, les intérêts du Canada aux réunions de l'aviation civile internationale.

La Direction générale collabore étroitement avec les organismes de réglementation étrangers en vue de faciliter les vols affrétés et uniformiser les règles en ce domaine. En 1991, ce travail a consisté en l'administration d'ententes conclues au cours de l'année avec la France en regard des vols affrétés et de la classification, en collaboration avec les autorités allemandes, des règlements canadiens visant le transport de marchandises ou les vols affrétés de passagers. À la suite de consultations avec les administrations aériennes du Royaume-Uni, on a convenu d'une entente pour uniformiser les règles régissant les vols affrétés entre le Canada et le Royaume-Uni.

La Direction générale continue d'appuyer la participation du Canada à des forums internationaux comme le Conseil et le Comité des transports aériens

transporteurs titulaires d'une licence délivrée par l'ONT font l'objet d'une vérification périodique par un enquêteur. Le nombre de transporteurs soumis à l'inspection, le facteur de risque attribué à chaque compagnie et les ressources humaines et financières disponibles déterminent la fréquence des vérifications. C'est l'administration centrale qui établit le calendrier des vérifications après consultation auprès des enquêteurs.

Le PVT touche les transporteurs aériens établis au Canada, les exploitants de services maritimes d'approvisionnement dans le Nord et les opérateurs de produits. Les vérifications visent particulièrement les infractions à la Loi de 1987 sur les transports nationaux et au *Règlement sur les transports aériens*. On cherche surtout à déceler les irrégularités sur le plan des assurances et à repérer les exploitants qui n'ont pas de certificats d'exploitation valides de Transports Canada. Il est prévu que soit élargi la portée du programme pour englober l'application du règlement concernant le transport des personnes handicapées dès qu'il aura été adopté.

Le Programme des enquêtes ciblées porte sur les transporteurs soupçonnés d'illégalités. Les enquêtes ciblées sont normalement menées à la suite d'information reçue ou d'observations faites par un enquêteur au cours de vérifications périodiques. La plupart de ces enquêtes visent des transporteurs exploitant sans licence un service aérien offert au public ou des transporteurs titulaires de licences contrevenant aux conditions de leurs licences. Dans les deux cas, c'est le public qui est pris en otage puisqu'il est fort probable que les assurances du transporteur, si jamais il en détient, ne seraient pas valides en cas d'accident. Ces activités illégales placent aussi le transporteur titulaire d'une licence, qui respecte la loi, en situation désavantageuse par rapport à ses concurrents qui opèrent dans l'illégalité. Quand les soupçons s'avèrent fondés, le cas est normalement confié à la GRC qui s'occupe des poursuites.

Les projets spéciaux contiennent un volet éducatif pour le public, d'autres organismes d'application de la Loi, comme la GRC et Douanes Canada, et certains organismes provinciaux tels les ministères des ressources naturelles. Ce volet du programme comprend les différentes tâches, étrangères au contrôle d'application de la Loi, que les employés de districts sont appelés à effectuer occasionnellement, notamment apporter un soutien lors des sondages annuels, retracer les transporteurs inactifs ou apparemment inactifs, livrer des lettres et des avis juridiques, etc.

régionale. Les questionnaires servant aux diverses enquêtes ont été minutieusement révisés de manière à ce que l'information sur les plus récentes innovations dans le secteur du transport soit recueillie. Le programme d'enquêtes de la Direction générale a été mené auprès des expéditeurs, des transitaires, des exploitants de ports maritimes, des conférences maritimes, des usagers des services aériens, des agents de voyage et des localités du Nord. La Direction générale a aussi interviewé des dirigeants de quelque 130 transporteurs routiers; ces entrevues ont été complétées par des consultations menées auprès des associations nationales, provinciales et régionales de camionnage, ainsi que des bureaux de licences provinciaux.

Des voyages dans le Nord ont été entrepris pour consulter les expéditeurs nordiques qui utilisent les services maritimes d'approvisionnement dans les réseaux de l'Altaïbasca et du Mackenzie ainsi que les transporteurs offrant ces services. Dans le cas des services aériens du Nord, un échantillon de transporteurs, de voyageurs, d'expéditeurs et de dirigeants de la communauté a aussi été consulté. Grâce à la collaboration des divers dirigeants d'associations, de l'industrie et du gouvernement, la Direction générale a été en mesure d'aborder et de saisir les plus récentes tendances dans le secteur du transport.

Enquêtes régionales

La Direction générale est chargée de l'administration d'un programme à trois volets visant à inciter les compagnies de transport à respecter la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Six bureaux régionaux, situés à Moncton, Montréal, Toronto, Thunder Bay, Whitehorse et Vancouver, se chargent de l'application du programme. De la région de la Capitale nationale, un petit groupe de l'administration centrale assure leur soutien.

Le programme lui-même se divise en trois volets :

- Le Programme de la vérification périodique des transporteurs (PVT)
- Le Programme des enquêtes ciblées (PEC)
- Les Projets régionaux spéciaux (PRS)

Le Programme de vérification périodique des transporteurs (PVT) est un système de vérification fondé sur le risque, conçu pour s'assurer que tous les

Aucune demande pour un certificat de nécessité et d'utilité publiques n'a été reçue.

Avis d'accord de cession de lignes de chemin de fer

La Direction générale traite les avis d'accords de cession de lignes ferroviaires lorsque ces avis sont déposés concurremment avec les demandes correspondantes de certificat d'aptitude. Par ses recommandations, elle indique à l'Office si la cession ou non l'intérêt public. Dès la réception de l'avis, l'Office a six mois pour approuver ou rejeter l'avis d'accord de cession.

Au cours de l'année, aucun avis d'accord de cession de ligne ferroviaire n'a été reçu concurremment avec une demande de certificat d'aptitude.

Délivrance des permis relatifs aux productoducs

La Direction générale traite les demandes de construction et d'exploitation de productoducs et formule des recommandations au ministre des Transports relativement à ces demandes de permis, au plus tard 120 jours après la parution de l'avis public. Ces recommandations spécifient également quels sont les conditions qui devraient être incluses dans le permis en fonction de la sécurité et de l'impact environnemental du productoduc.

Au cours de l'année, aucune demande de permis relatif aux productoducs n'a été déposée.

Analyse et suivi

De 1988 à 1991, l'ONT doit procéder à un examen annuel de l'application de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, de la Loi sur les chemins de fer modifiée, de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes, de la Loi sur les transports routiers et de toute autre loi du Parlement touchant la réglementation d'un mode de transport relevant de la Direction de l'analyse et du suivi de l'industrie a reçu pour mission d'effectuer ces examens.

Lors de ces examens, la Direction générale doit tenir compte des objectifs de la politique globale de l'Office. Les examens annuels, menés à l'échelle nationale et régionale, touchent les aspects suivants :

Examen annuel

En 1991, la Direction générale a mené le troisième examen annuel de l'ONT, couvrant l'année 1990. Le rapport a été rendu public et distribué. La Direction générale a également établi divers procédés nécessaires au recueil de toute information pertinente devant être abordée dans les examens annuels de l'Office sur les événements, les faits et les questions qui ont marqué l'industrie du transport et qui portent sur les utilisateurs de ses services au cours de 1991.

- toute autre question soumise par le ministre à l'Office.

- les changements concernant les niveaux de l'emploi dans l'industrie des transports;
- les délais nécessaires pour l'étude des demandes, plaintes ou autres questions soumises à l'Office en vertu de toute loi fédérale;
- la portée des articles 134 à 142 de la LTN de 1987 sur les recettes, les investissements en immobilisation et les niveaux de service des compagnies ferroviaires;
- toute autre question soumise par le ministre à l'Office.
- les changements au niveau de la structure et de l'efficacité de l'industrie des transports, notamment le nombre de transporteurs qui ont commencé et qui ont cessé leurs opérations;
- les changements concernant les niveaux de transport aux expéditeurs et aux voyageurs;
- les modifications des tarifs des transporteurs;

Pour mener à terme l'examen annuel de 1990 de l'Office, la Direction générale a tenu des réunions avec un grand nombre d'entreprises, d'associations, de groupes représentant l'industrie, d'entreprises de transport ainsi qu'avec les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Elle a analysé en profondeur les renseignements les plus récents sur le transport, provenant du gouvernement et de l'industrie; les résultats d'un vaste programme d'enquêtes mené par la Direction générale ont servi à compléter les sources d'information institutionnelles et à obtenir une meilleure compréhension de l'évolution des divers modes de transport.

Pour la quatrième année, la Direction générale s'est beaucoup attachée au champ d'application de son programme d'enquêtes. Des listes de distribution ont été soigneusement mises à jour et réajustées afin d'améliorer sa portée à l'échelle sectorielle et

À but commun en provenance du Canada

Demandes soumises	319
Permis accordés	420
Modifications	39

Voyageurs en provenance de l'étranger pour tous les types d'affrètement

Avis	504
------	-----

Cargo en provenance de l'étranger (sans participation seulement)

Avis	1 384
------	-------

Nombre total d'exemptions pour l'affrètement (tous les types)

686

Nombre total de demandes retirées (tous les types)

71

Nombre total de demandes rejetées (tous les types)

36

Services d'approvisionnement par eau dans le nord

La Direction générale s'occupe également de la délivrance des licences pour l'exploitation de services maritimes d'approvisionnement des collectivités situées dans le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie, y compris le lac Athabasca, et dans l'Arctique occidental.

Nombre de licences pour le transport maritime dans le Nord

au 31 décembre 1991

7

Une demande de licence pour le transport maritime dans le Nord a été reçue en 1991. Cette demande d'exploitation de service sur le lac Athabasca a été refusée.

Dispenses temporaires, cabotage, droits d'approvisionnement en énergie

Selon la partie X de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, dont l'application relève de Revenu Canada, le cabotage est réservé aux navires canadiens. Par contre, si aucun navire canadien n'est disponible, un

Certificats d'aptitude et certificats de nécessité et d'utilité publiques

Reçus en 1991	57
Agées	49
Rejetées	1
Retirées	6
Autres	1

Nombre de demandes de dispense - Règlement d'exemption pour le cabotage

Dans les cas d'urgence, aux termes de la *Loi d'urgence sur les approvisionnements en énergie*, l'Office de répartition des approvisionnements en énergie consulte la Direction générale. L'ONT peut ordonner ou autoriser l'utilisation de navires canadiens et étrangers pour assurer un approvisionnement satisfaisant de produits contrôlés, tels qu'ils sont définis dans la *Loi d'urgence sur les approvisionnements en énergie*.

navire étranger peut prendre part au cabotage, conformément à l'ordonnance d'exemption sur le cabotage. Sur demande d'utilisation de navires d'immatriculation étrangère, l'ONT entend des recherches auprès de l'industrie et soumet ensuite au ministre du Revenu ses recommandations touchant la disponibilité de navires convenables battant pavillon canadien. Elle fait aussi des recommandations analogues en ce qui a trait à l'utilisation de navires non dédouanés dans les eaux canadiennes et au recours à des navires d'immatriculation étrangère pour des activités commerciales maritimes autres que le cabotage.

La Direction générale s'occupe du traitement des demandes présentées par les compagnies ferroviaires en vue d'obtenir des certificats d'aptitude et des certificats de nécessité et d'utilité publiques. Dans le cas d'une demande de certificat de nécessité et d'utilité publique, la Direction générale veille à ce que ladite compagnie fasse paraître un avis public. Une fois les plaidoiries terminées, elle analyse les aspects économiques et financiers de la demande et détermine si elle sert bien l'intérêt public.

En 1991, une demande pour un certificat d'aptitude a été reçue, mais elle a été retirée à la fin de l'année.

De nombreux amendements ont été proposés dans l'intention d'améliorer la garantie des accomplies anticipés au profit des affrêteurs, des agents de voyages et du public voyageur. Il est suggéré de continuer d'exiger des transporteurs aériens qu'ils garantissent les accomplies anticipés au moyen de garanties financières; elles devront être déposées selon d'éventuelles formalités uniformes établies par l'Office. Les nouvelles ententes ont été rédigées de manière à assurer une garantie maximale des accomplies. Les demandes de permis seront déposées à l'Office 15 jours au moins avant un vol. Il faudra que les accomplies anticipés soient remis aux transporteurs aériens sept jours au moins avant un vol et les sommes d'argent seront garanties dès leur réception. Dans le cas du bris d'un aéronef ou de l'annulation d'un vol, des remboursements d'établissements financiers seront déposés dans un compte en fiducie établi par l'affrêteur pour s'assurer que les sommes d'argent servent au paiement du service de transport de remplacement ou au remboursement des utilisateurs prévus. L'Office prévoit la mise en application des nouveaux amendements au début de 1992.

La Direction générale est toujours chargée des

contrôles et des vérifications de

l'assurance-responsabilité des transporteurs aériens afin de s'assurer que les voyageurs et le public sont dûment protégés. Le personnel de l'ONT veille à ce que seuls les transporteurs aériens possédant une assurance satisfaisante soient détenteurs d'une licence en règle. Le personnel de l'ONT est en voie de réviser le *Règlement sur les transports aériens* en regard de l'assurance-responsabilité. La révision vise à simplifier et à rationaliser les demandes de conformité ainsi qu'à s'assurer que les transporteurs exploitant des services aériens et détenant une licence de l'Office possèdent une assurance suffisante à tous les niveaux et en tout temps. Les amendements devraient paraître dans la partie I de la *Gazette du Canada* en 1992.

Statistiques internationales sélectionnées de 1991

Nombre de transporteurs autorisés et de licences

Transporteurs étrangers licenciés	973
au 31 décembre 1991	
Licences internationales détenues par	
des transporteurs étrangers et domestiques	1 669
au 31 décembre 1991	

Canada

Demandes soumises	1 341
Permis accordés	1 289
Modifications	21

Sans participation (cargo) en provenance du

Demandes soumises	505
Permis accordés	504
Modifications	11

Canada

Sans participation (voyageurs) en provenance du

Demandes soumises	117
Permis accordés	90
Modifications	29

Pour voyages avec réservation anticipée en provenance du Canada

Demandes soumises	115
Permis accordés	90
Modifications	90

Pour voyages à forfait en provenance du Canada

Demandes soumises	833
Permis accordés	650
Modifications	540

Pour voyages avec réservation anticipée et à forfait

Statistiques annuelles pour les demandes d'affrètement de 1991

Demandes de licences (services réguliers)		Demandes de licences (services non réguliers)	
Reportées de 1990	5	Reportées de 1990	30
En cours	51	En cours	163
Complétées	51	Complétées	162
Décisions et arrêtés		Avis publics	
Décisions	243	Demandes	41
Arrêts	86	Audiences	0
Licences en dispense			
	36		

DÉLIVRANCE DES LICENCES

Services aériens intérieurs

Délivrance des licences de services aériens dans le Sud : pour obtenir une licence de transport de passagers ou de marchandises hors de la zone désignée, c'est-à-dire au sud de la ligne de démarcation (voir carte à la page 39), les transporteurs doivent être de citoyenneté canadienne, détenir une police d'assurance-responsabilité réglementaire et un certificat d'exploitation.

Délivrance des licences de services aériens dans le Nord :

les exigences mentionnées ci-dessus s'appliquent également aux services aériens à l'intérieur de la zone désignée, située au nord de la ligne de démarcation (voir carte à la page 39), avec l'ajout d'une condition : chaque requête de licence doit faire l'objet d'un avis public. S'il y a opposition, l'ONT doit s'assurer que le nouveau service demandé n'entraînera pas une réduction importante ou une instabilité du niveau de service dans la zone désignée. L'Office a 120 jours pour rendre une décision à la suite d'une contestation. La Direction générale a traité 56 demandes de licence de services aériens intérieurs ayant soulevé des objections.

La Direction générale évalue de près les transporteurs afin de s'assurer qu'ils respectent les exigences d'entrée sur le marché. Elle analyse, en particulier, les documents déposés par les transporteurs aériens éventuels se présentant comme étant Canadiens pour justifier leur citoyenneté canadienne.

Nombre de transporteurs autorisés et de licences

Transporteurs autorisés au 31 décembre 1991

Sud et Nord du Canada	269
Sud du Canada seulement	166
Nord du Canada seulement	7
Sud et Nord du Canada, et internationaux	314
Sud du Canada et internationaux	102
Nord du Canada et internationaux	1
Total	859

Licences détenues par des transporteurs au 31 décembre 1991

Sud du Canada	868
Nord du Canada	1 009
Total	1 877

Demandes de licences

Reportées de 1990 Sud du Canada

24

L'ONT détermine les conditions que doivent respecter les transporteurs de vols affrétés internationaux, délivre les permis et accorde, sur demande, des dispenses relativement à certains permis et licences de vols affrétés internationaux.

Pour obtenir des permis d'exploitation de vols affrétés internationaux en provenance du Canada, les transporteurs aériens doivent, à l'heure actuelle, prouver à l'Office qu'ils garantissent les paiements anticipés reçus des affrêteurs au moyen de garanties financières. En 1990 et en 1991, le personnel de l'ONT a entrepris un examen approfondi du *Règlement sur les transports aériens* en regard de la protection des accords antcipés par le transporteur aérien. Un grand nombre de parties intéressées ont été consultées et un projet d'amendement a paru dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 28 septembre 1991.

Services aériens internationaux

L'ONT émet des licences pour l'exploitation de services aériens réguliers internationaux, en

arrangements particuliers. Pour obtenir une autorisation le désignant comme transporteur canadien, un requérant doit posséder une police d'assurance-responsabilité et le document de doit être désigné par le gouvernement de son pays. En fonction de l'intérêt public, l'ONT peut fixer les conditions relatives aux licences de services internationaux réguliers et, sur demande, étudier des requêtes de dérogation au *Règlement*.

Déclarations de continuité des compétences

794

Avis publics

Demandes
Audiences

269
0

Décisions et arrêts

Décisions
Arrêts

359
138

Régies en 1991

Sud du Canada
Nord du Canada

60
222

Sud du Canada
Nord du Canada

303
61

Reques en 1991

Nord du Canada

86

LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET DE L'ANALYSE DU MARCHÉ

Cette direction générale a pour mandat de réglementer l'entrée et la sortie du marché des transporteurs, en ce qui a trait aux services et aux régions où la réglementation s'impose, afin de protéger l'intérêt des usagers des services de transport. Sur une base annuelle, elle doit assurer aussi le suivi de l'incidence de la réglementation économique adoptée par l'État sur le réseau canadien des transports.

Au nombre de ses activités figurent l'octroi de licences aux transporteurs canadiens et étrangers pour l'exploitation de services au Canada, le contrôle de l'application des exigences fixées par les règlements et les licences de l'ONT, de même que par les accords internationaux, la participation à la négociation et à la mise en œuvre d'accords internationaux ainsi que le suivi et l'analyse des répercussions de la réglementation économique sur le secteur des transports.

La Direction générale comporte quatre directions : Services intérieurs, Services internationaux, Enquêtes régionales et Suivi de l'industrie.

La Direction générale assume la responsabilité fonctionnelle de ses employés à l'administration centrale, ainsi que ceux des bureaux régionaux de l'Ouest et de l'Atlantique, lesquels s'occupent des aspects locaux de ses activités. De plus, les enquêteurs régionaux œuvrent au niveau des bureaux de district de l'ONT partout au Canada.

américains en matière de SRI, il faut s'assurer que la politique englobe toutes les questions afférentes, de manière à ce que soient réalisés les objectifs fédéraux énoncés dans sa **Politique nationale en matière de transport**. Dès que la politique sur les SRI sera complète, l'Office jouera un rôle de premier plan dans l'élaboration de règlements.

Programme de l'infrastructure ferroviaire

La Direction générale règle, dans le cadre du programme de l'infrastructure ferroviaire, les demandes et les plaintes concernant la construction et la modification des lignes ferroviaires, des passages à niveau et autres infrastructures sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et la *Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer*. Elle évalue les demandes et les plaintes déposées par les administrations routières, les compagnies de chemin de fer ou le public en tenant compte de l'utilité publique et des exigences ferroviaires. Elle décide également de la répartition, entre les parties, des coûts afférents et évalue l'impact environnemental des travaux d'infrastructure ferroviaire.

En 1990, après l'examen des mémoires reçus à la suite de la remise d'un projet de politique à plus de 800 parties intéressées, l'ONT a élaboré et adopté les *Lignes directrices relatives à la répartition des coûts pour les croisements étagés*. Celles-ci ont été beaucoup utilisées au cours de 1991. Non seulement l'Office les a-t-il utilisées, comme fondement pour les décisions dans les cas de différends au sujet des coûts d'un projet de croisements étagés, mais aussi les compagnies ferroviaires et les administrations ont utilisé ces, afin de faciliter leurs négociations avant le dépôt des demandes à l'ONT.

Pour aider davantage les parties adhérent à des projets d'infrastructure ferroviaire, la Direction générale a mis de l'avant un programme d'examen de tous les règlements afférents ayant trait à l'ingénierie et relevant de la compétence de l'Office. Ce programme comprend l'annulation des règlements périmés ou sans conséquence en vertu des lois et des politiques actuelles, la modification des règlements qui n'ont pas évolué au même rythme que les changements apportés à la législation et, dans la mesure du possible, le remplacement des règlements par des lignes directrices, afin d'accorder à l'industrie et à l'ONT plus de souplesse dans la gestion des projets d'infrastructure ferroviaire. Tous les changements invoqués comme motifs.

Envisagés ont été ou seront soumis aux compagnies de chemin de fer, aux administrations routières, aux ministères fédéraux et provinciaux, aux municipalités, faisant, l'ONT s'assurera qu'il aura tenu compte de toutes les conséquences avant d'apporter quelque changement que ce soit.

L'année 1991 s'est aussi avérée la première année complète durant laquelle la Direction générale a eu recours aux méthodes d'évaluation environnementale qu'elle a définies en marge du *Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement*. Ces méthodes permettent de s'assurer que les demandeurs ou les auteurs de propositions et l'Office tiennent compte des effets sur l'environnement de tout travail d'infrastructure ferroviaire nécessitant l'approbation de l'ONT. Par conséquent, l'Office a inclus dans ses arrêtés toutes les mesures recommandées pour atténuer les répercussions négatives importantes d'un projet sur l'environnement.

En 1991, la Direction générale a traité 207 demandes reportées de l'année précédente ainsi que 214 nouvelles demandes. Cela a donné lieu à la publication de 222 arrêtés, à la conclusion de 87 autres, à la satisfaction des participants, tandis que 112 autres sont en instance. Les 222 arrêtés publiés se répartissaient de la façon suivante : 48 sur les croisements étagés, 146 sur les passages à niveau, quatre sur les passages à niveau de ferme, huit sur les traversées de pipelines, sept sur les autres types de passages et huit sur la construction ou la modification de lignes de chemin de fer. En outre, la Direction générale a réglé 181 plaintes et demandes de renseignements à propos de l'infrastructure ferroviaire.

Les décisions ne sont rédigées que lorsque les parties demeurent sur leur position, dans de tels cas, l'ONT doit rendre lui-même ses propres décisions et en expliquer les motifs. L'ONT a dû fournir des justifications pour 40 des arrêtés émis l'année dernière. Selon les circonstances particulières à chaque cas, la répartition en fonction des bénéfices respectifs, l'ancienneté, l'interprétation d'ententes antérieures et la commodité pour le public ont été

Administration de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM) et des tarifs d'approvisionnement du Nord par voie maritime

Les conférences maritimes sont des regroupements de transporteurs maritimes qui déterminent les taux et les conditions du transport océanique mis de l'avant par leurs membres. Elles sont soustraites à l'application des dispositions de la Loi sur la concurrence lorsqu'elles se conforment à certaines dispositions de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM). L'ONT s'acquitte de ses responsabilités administratives de la LDCM en constituant des dossiers sur les tarifs appliqués et en conservant un registre des ententes conclues.

En 1991, la Direction générale a examiné quelque 15 ententes de conférences maritimes et 30 modifications à ces dernières, tout en prenant part à des discussions interministérielles sur différentes questions liées à la LDCM de 1987.

La partie V de la LTN de 1987 s'applique à l'approvisionnement des localités du Nord par voie maritime, le long du fleuve Mackenzie, sur le lac Athabasca et dans l'Arctique occidentale. Les transporteurs autorisés sont tenus de déposer leurs tarifs, lesquels sont examinés, analysés et portés à l'attention de l'ONT, qui a le choix de les accepter, de les rejeter ou d'imposer toute autre mesure jugée nécessaire. En 1991, 19 tarifs ont été examinés et analysés; aucun d'entre eux n'a été jugé injuste ou déraisonnable. Cependant, une modification de tarif a été rejetée lorsqu'il a été établi qu'elle contrevenait au paragraphe 218 (3) de la LTN de 1987, c'est-à-dire que le transporteur imposait des taux absents de sa grille tarifaire. Trois plaintes officielles au sujet de questions tarifaires concernant le réseau de l'Athabasca ont été déposées et ont fait l'objet d'une enquête. Ces plaintes concernaient MacDonald Marine Transport Ltd. et A. Frame Contracting Ltd. Une vérification des états financiers de A. Frame Contracting Ltd. a été effectuée afin de s'assurer que le rapport annuel du transporteur maritime était conforme au Règlement sur les services d'approvisionnement par eau dans le Nord.

Fusions et acquisitions

Quiconque projette d'acquérir des intérêts dans une entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement, ayant un actif ou un chiffre d'affaires annuel dépassant 10 millions de dollars, doit, en conformité avec la partie VII de la LTN de 1987, aviser l'ONT de ses intentions. Celui-ci fait alors paraître dans la

Gazette du Canada un avis public à cet effet. Si un tel projet d'acquisition est contesté devant l'ONT, au cours des 30 jours suivant la publication de cet avis, l'ONT doit mener une enquête. Par la suite, il peut rejeter le projet d'acquisition s'il juge qu'il va à l'encontre de l'intérêt public.

En 1991, l'ONT a publié 10 avis sur des projets d'acquisition (cinq touchant des entreprises de transport aérien, trois autres, des entreprises de camionnage, et deux autres touchant des entreprises de transport maritime). L'ONT a procédé à deux examens de projets d'acquisition.

L'Office a examiné un projet d'acquisition, par l'Océanex Limited Partnership, des biens et des opérations de l'Ace-Atlantic Container Express Inc., ainsi que le projet d'acquisition, par l'Océanex Holdings Limited Partnership, d'intérêts dans l'Océanex Limited Partnership. À la suite de son examen, l'ONT a conclu, en mars 1991, que les projets d'acquisition n'allaient pas à l'encontre de l'intérêt public.

L'ONT a aussi examiné le projet d'acquisition de certains biens de Soundair Corporation, opérant sous le nom de Air Toronto, par 174590 Canada Inc., ainsi que celui de toutes les actions émises et en circulation à l'actif de 174590 Canada Inc. par Frontier Air Ltd., opérant sous le nom de Canadian Frontier. L'Office a rendu une décision, en septembre 1991, indiquant que, de son avis, ces projets d'acquisition n'allaient pas à l'encontre de l'intérêt public.

L'Office a aussi rendu cinq décisions à la suite de requêtes de personnes qui demandaient des éclaircissements sur les dispositions de la loi relative aux fusions et aux acquisitions.

En novembre 1989, le ministre a demandé à l'Office national des transports de participer à un groupe de travail interministériel sous la direction de Transports Canada. Ce groupe de travail est chargé d'élaborer une politique régissant l'administration des systèmes aériens en service au Canada. L'Office sera chargé de l'administration et de l'application de ces règlements. Les SRI sont des entreprises commerciales, habituellement des agents de voyages, qui diffusent, au moyen de terminaux d'ordinateur et à l'intention des abonnés, l'information sur les horaires, les tarifs, les règles et les places disponibles pour les compagnies aériennes qui utilisent les systèmes.

Transports Canada a déjà consulté à deux reprises l'industrie et les parties intéressées. Étant donné la situation qui prévaut actuellement dans l'industrie

292 ont été rejetées, 83 ont été retirées par les transporteurs et 18 sont en instance.

De concert avec d'autres directions générales de l'ONT et ministères fédéraux, la Direction générale offre ses services d'expertise et d'analyse sur des questions de tarification lors de la négociation d'accords bilatéraux de services aériens. En 1991, elle a pris part à la négociation de 10 ententes bilatérales de services aériens et à des discussions sur les tarifs avec l'Argentine, l'Autriche, le Brésil, la Bulgarie, l'Espagne, les États-Unis, la France, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, le Royaume-Uni, Singapour et la Tchécoslovaquie. La Direction générale a aussi mis ses compétences à contribution dans la négociation d'accords de réservation de capacité et de partage de codes entre deux compagnies canadiennes et 22 compagnies aériennes de l'étranger.

La Direction générale a entrepris la révision des questions tarifaires dans le *Règlement sur les transports aériens*. Les modifications devraient être publiées dans la *Gazette du Canada* dans les derniers mois de 1992. Elle a aussi donné des conseils quant à la formulation de la politique et des règlements régissant les systèmes de réservation informatisés au Canada.

La Direction générale s'occupe de plaintes ayant trait à des différends qui surviennent entre des transporteurs ou des gouvernements étrangers au sujet de questions qui touchent le transport aérien international. En 1991, 22 plaintes ont été traitées. Au début de l'année, des augmentations du prix du carburant et la question des primes d'assurance en cas de guerre, découlant de la situation dans le golfe Persique, ont suscité des problèmes chez les transporteurs aériens. On a aussi procédé à l'examen de plaintes concernant, entre autres, des tarifs aériens non encore déposés mais annoncés et des rajustements du cours monétaire, effectués afin d'abaissier les tarifs aériens de certains transporteurs à la suite de l'appréciation du dollar canadien.

Plaintes sur les taux et service du transport aérien et maritime

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'ONT est chargé de faire enquête sur les questions liées à l'intérêt public lorsqu'il y a opposition à une proposition tarifaire publiée par une administration de pilotage. En octobre 1990, l'Administration des Laurentides a publié une proposition tarifaire au sujet de laquelle des usagers se sont objectés en novembre. La Direction générale a donc mené une enquête approfondie

La Direction générale a reçu et traité, en 1991, quelque 230 plaintes écrites de consommateurs et environ 800 plaintes et demandes verbales plus ou moins complexes concernant le transport aérien de passagers. Dans de tels cas, l'ONT joue le rôle de médiateur entre la compagnie aérienne et le consommateur lorsqu'il s'agit de questions intéressées, alors que pour les questions internationales, il voit à ce que les compagnies aériennes s'en tiennent à leurs tarifs. La Direction générale a été en mesure de prêter main-forte à un grand nombre de Canadiens. De même, elle a publié une brochure intitulée « Prenez l'air averti », qui informe les consommateurs de leurs droits et de la façon dont l'ONT et d'autres ministères gouvernementaux peuvent leur venir en aide. Le personnel a participé à un certain nombre d'expositions commerciales pour faire connaître la brochure et, à la suite de demandes, il en a distribué plus de 60 000 exemplaires.

En vertu de l'article 59 de la *LTN 1987*, l'ONT est tenu d'enquêter, lorsqu'il reçoit une plainte écrite, sur les tarifs, les actes ou les omissions relatifs au transport des marchandises dont on estime qu'ils nuisent à l'intérêt public. Aucune demande de ce genre n'a été reçue en 1991.

En vertu de l'article 59 de la *LTN 1987*, l'ONT est tenu d'enquêter, lorsqu'il reçoit une plainte écrite, sur les tarifs, les actes ou les omissions relatifs au transport des marchandises dont on estime qu'ils nuisent à l'intérêt public. Aucune demande de ce genre n'a été reçue en 1991.

L'une des principales responsabilités de la Direction générale, en vertu de la *LTN 1987*, est la sauvegarde de l'intérêt public en ce qui a trait aux augmentations de base et aux augmentations de prix des services en monopole dans le sud du Canada, ainsi qu'aux prix des prix de base sur les routes aériennes desservies de base et aux augmentations de prix des services dans le nord du Canada. Sur réception d'une plainte, l'Office examine les niveaux ou les hausses de prix pour s'assurer qu'ils ne sont pas préjudiciables à l'intérêt public. Aucune plainte semblable n'a été reçue en 1991.

En août 1991, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié une proposition tarifaire au sujet de laquelle des objections ont été déposées. L'ONT étudie présentement cette proposition.

comprenant l'analyse des opérations de plusieurs années; en novembre 1991, l'ONT a rendu une décision approuvant les augmentations tarifaires proposées.

En août 1991, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié une proposition tarifaire au sujet de laquelle des objections ont été déposées. L'ONT étudie présentement cette proposition.

L'une des principales responsabilités de la Direction générale, en vertu de la *LTN 1987*, est la sauvegarde de l'intérêt public en ce qui a trait aux augmentations de base et aux augmentations de prix des services en monopole dans le sud du Canada, ainsi qu'aux prix des prix de base sur les routes aériennes desservies de base et aux augmentations de prix des services dans le nord du Canada. Sur réception d'une plainte, l'Office examine les niveaux ou les hausses de prix pour s'assurer qu'ils ne sont pas préjudiciables à l'intérêt public. Aucune plainte semblable n'a été reçue en 1991.

En vertu de l'article 59 de la *LTN 1987*, l'ONT est tenu d'enquêter, lorsqu'il reçoit une plainte écrite, sur les tarifs, les actes ou les omissions relatifs au transport des marchandises dont on estime qu'ils nuisent à l'intérêt public. Aucune demande de ce genre n'a été reçue en 1991.

aucune preuve selon laquelle des retards dans le service découlaient de la négligence de VIA.

Tarifs aériens internationaux

L'ONT est responsable de l'application des dispositions des conventions internationales et du *Règlement sur les transports aériens* relatifs au dépôt et à l'acceptation des tarifs, des prix, des termes et des conditions du transport aérien international.

Le 15 octobre 1991, la Direction générale a entrepris le dépôt électronique des tarifs, remplaçant en grande partie le dépôt manuel sur imprimé. Ce système permet d'épargner beaucoup de temps et d'argent et face aux conditions du marché, le Canada est ainsi en mesure de remplir ses obligations sur le plan international en respectant des délais réglementaires serrés. Grâce au système de dépôt électronique des tarifs, les délais d'exécution sont plus courts, les coûts pour l'industrie sont réduits, la paperasse est moins imposante et la position réglementaire est immédiatement accessible pour les parties intéressées; le gouvernement, l'industrie et le consommateur en sont les bénéficiaires. Le système électronique permet aussi à l'ONT d'aller de pair avec les transporteurs aériens, au même niveau que ses homologues des États-Unis et de la Grande-Bretagne qui, depuis peu, ont recouru à ce système. Représentant 29 pays, la Commission européenne de l'aviation civile songe à y recourir en 1993; il est donc possible que, de cette façon, un grand nombre d'organismes administratifs de l'aéronautique soient reliés au moyen du système électronique.

En 1991, 137 974 pages de tarification ont été déposées à l'ONT concernant des tarifs en provenance ou à destination du Canada. L'écart par rapport aux chiffres de 1990 s'explique par la mise en application du système de dépôt électronique. Depuis la mi-octobre, un nombre total de 383 410 modifications aux dossiers contenus dans le système électronique ont été déposées. Quelques dépôts ont fait l'objet d'un examen financier minutieux afin de s'assurer du bien-fondé des tarifs proposés.

L'Office a rendu des décisions dans 80 cas dont il avait été saisi à la suite d'enquêtes du personnel, de différends entre transporteurs ou d'avis et d'arrêtés émanant de gouvernements étrangers. De plus, il a statué sur 3 114 requêtes visant des permis spéciales de déposer leurs tarifs sur préavis plus court que l'avis réglementaire. De ces requêtes, 2 721 ont été approuvées, 671 autres, sous certaines conditions,

Ententes de partage de voies

transporteur limitant la responsabilité.

l'absence d'un accord entre l'expéditeur et le *merchandise* s'appliquerait au trafic en question, en responsabilité du transport ferroviaire des L'ONT a constaté que le nouveau *Règlement sur la* présentée par la Fédération maritime du Canada. conteneurs imports-exports, à la suite d'une demande ferroviaires en ce qui a trait au transport des

En août 1991, à la suite du dépôt d'une demande

conjointe effectuée par Norfolk et Western Railway

Company, CSX Transportation Inc., l'Office a

recommandé la sanction de trois ententes de partage

de voies au gouverneur en conseil, conformément à

l'article 98 de la *Loi sur les chemins de fer*. Il a été

convaincu que les ententes concernaient les

opérations courantes et habituelles des compagnies

de chemin de fer en cause. Trois ententes

additionnelles, conclues entre le Canadien Pacifique et

le Canadien National et Norfolk, Western et le CN-CP

Niagara-Detroit Partnership, étaient à la fin de

l'année.

Questions reliées aux passagers

La Direction générale s'occupe de régler les différends au sujet des tarifs et des niveaux de service du transport des passagers, rend des décisions sur les questions liées à l'interruption de services pour les passagers. À propos de l'appel présenté par Transport 2000 au sujet d'augmentations apportées au tarif de base et aux frais de VIA concernant le service de wagons-llits à l'ouest de Montréal, l'ONT en est venu à la conclusion, en janvier, que ces tarifs ne portaient atteinte en aucune façon à l'intérêt public. L'ONT étudie présentement un appel semblable présenté au sujet du Canrailpass, un laissez-passer offert seulement aux étrangers résidant au Canada, à l'hon. H. Gray et M. P. Langan.

En 1991, l'Office a rendu publique une décision concernant un appel déposé en vertu de l'article 290 de la *Loi sur les chemins de fer* au sujet des tarifs pour les passagers. À propos de l'appel présenté par Transport 2000 au sujet d'augmentations apportées au tarif de base et aux frais de VIA concernant le service de wagons-llits à l'ouest de Montréal, l'ONT en est venu à la conclusion, en janvier, que ces tarifs ne portaient atteinte en aucune façon à l'intérêt public. L'ONT étudie présentement un appel semblable présenté au sujet du Canrailpass, un laissez-passer offert seulement aux étrangers résidant au Canada, à l'hon. H. Gray et M. P. Langan.

L'Office a aussi rendu une décision quant à une plainte relative au non-respect par VIA Rail de ses obligations de transporteur public. En mai, l'ONT a rejeté un appel présenté par un voyageur, n'ayant trouvé

d'une entente intervenue entre le CN et la M.O.Q. Rail Inc., cette demande a été retirée en décembre 1991.

Médiation et arbitrage

La médiation s'exerce sur une base volontaire et de façon officieuse afin de résoudre des différends. Elle permet aux parties d'en arriver à une entente qui leur est propre. En 1991, la Direction générale a répondu à des demandes d'assistance. Les litiges concernaient l'accèsibilité à des taux et des services ferroviaires concurrentiels, l'application des dispositions visant l'interconnexion, la qualité des services ferroviaires pour les voyageurs et l'utilisation des ponts internationaux. De plus, plusieurs séminaires et séances d'information ont été tenus afin d'expliquer la législation aux transporteurs, aux expéditeurs et autres parties intéressées.

Contrats confidentiels et dépôt des tarifs

La Loi exige que les contrats ferroviaires confidentiels, la publication des tarifs ferroviaires applicables au transport de marchandises subventionnées et les tarifs de transport de marchandises en quantité limitée soient déposés à l'ONT. Cependant, cette exigence ne s'applique pas aux tarifs ordinaires.

En 1991, l'ONT a reçu 5 086 contrats confidentiels et 8 278 modifications exposant les termes des ententes conclues entre expéditeurs et transporteurs ferroviaires. De plus, il a reçu quatre demandes de transporteurs ferroviaires pour que certains renseignements ne soient pas inclus dans les sommaires de contrats confidentiels. L'ONT a répondu favorablement à ces demandes.

Parmi les tarifs déposés devant l'ONT en 1991, on compte :

- 882 tarifs réglementaires
- 890 tarifs de marchandises limitées
- 4 tarifs de ponts et tunnels
- 129 tarifs de messageries
- 261 tarifs de passagers

Responsabilités

À la suite de vastes consultations, menées par le personnel de l'ONT auprès des expéditeurs, des transporteurs et des autres parties intéressées, et de la publication d'un projet de réglementation dans la *Gazette du Canada*, les règlements visant la responsabilité pour le trafic ferroviaire ont été approuvés par le gouvernement en conseil au mois d'août. Le *Règlement sur la responsabilité du transport ferroviaire des marchandises* remplace l'*Ordonnance générale T-5* de la Commission canadienne des transports. Il ne s'applique que lorsqu'il n'y a aucun accord écrit ou arrêté de l'ONT limitant la responsabilité du transporteur.

En novembre, l'ONT a annulé un de ses arrêtés. Celui-ci visait la responsabilité des compagnies

Enquêtes d'intérêt public

En mai 1991, l'Atlantic Container Express déposait une plainte, dans laquelle elle alléguait que certains taux proposés par le CN à destination de Terre-Neuve ne se conformaient pas aux conditions d'adhésion entre Terre-Neuve et le Canada. L'ONT a procédé à une détermination préliminaire de l'interprétation des conditions de la clause d'adhésion en ce qui a trait aux tarifs de marchandises pour Terre-Neuve. Une nouvelle décision touchant la plainte d'Atlantic Container Express était en instance à la fin de l'année.

En mai 1991, le gouvernement en conseil a chargé l'ONT de déterminer si les tarifs imposés à Gainers Inc. par le Canadien Pacifique étaient compensatoires pour le transport de viandes suspendues au cours de la période allant de 1980 à 1983. La décision était en instance à la fin de l'année.

Taux non compensatoires

En mai 1991, l'Atlantic Container Express déposait une plainte, dans laquelle elle alléguait que certains taux proposés par le CN à destination de Terre-Neuve ne se conformaient pas aux conditions d'adhésion entre Terre-Neuve et le Canada. L'ONT a procédé à une détermination préliminaire de l'interprétation des conditions de la clause d'adhésion en ce qui a trait aux tarifs de marchandises pour Terre-Neuve. Une nouvelle décision touchant la plainte d'Atlantic Container Express était en instance à la fin de l'année.

internationale sera présente sous l'égide du Canada, à Vancouver, à l'occasion de la fin de la décennie (1982-1992) consacrée aux personnes handicapées.

Dans le cadre de ses efforts soutenus en vue d'encourager la collaboration et la compréhension entre les fournisseurs de services de transport, les consommateurs et le gouvernement, l'ONT participe, à titre d'observateur, aux travaux du comité consultatif du ministre des Transports sur le transport accessible.

Au cours de la prochaine année, en collaboration avec les consommateurs et l'industrie, l'élimination des obstacles indus aux déplacements des personnes handicapées continuera d'être l'objectif de la Direction.

Plaintes et tarifs sur les chemins de fer et médiation

En favorisant l'accessibilité à un réseau ferroviaire concurrentiel et en fournissant des services de médiation et d'arbitrage, la Direction générale aide les expéditeurs et les transporteurs à résoudre leurs propres différends. Elle soutient également l'ONT en menant des enquêtes à la suite de plaintes formelles. De telles plaintes peuvent alléguer que l'intérêt public dans le transport de marchandises, le taux ou les services pour les passagers, a été rendu préjudiciable en raison d'une action ou d'une omission de certains transporteurs, d'un non-respect des obligations de base d'un transporteur ou de toute autre violation des dispositions de la Loi.

Accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels

La Loi de 1987 sur les transports nationaux favorise la concurrence entre les chemins de fer. Elle encourage de nouvelles possibilités d'interconnexion et le maintien de taux de lignes concurrentiels. En outre, la Loi permet à l'ONT d'intervenir pour obliger une compagnie de chemin de fer à laisser une autre compagnie circuler sur ses voies et pour ordonner des raccordements entre les réseaux des compagnies.

L'interconnexion permet la circulation d'un train, selon un taux réglementé, d'une ligne de chemin de fer à une autre lorsque la destination ou l'origine du convoi se trouve dans un rayon de 30 kilomètres d'une station permettant le raccordement entre les transporteurs. L'ONT a le pouvoir d'élargir cette limite. Il établit chaque année les taux d'interconnexion. En 1991, la Direction générale s'est intéressée surtout à s'assurer

À la fin de l'année, une demande d'examen de Cominco Fertilizers était en cours concernant un arrêté de l'ONT, lequel exigeait que le CP fournisse des services d'interconnexion en provenance et à destination d'installations situées près de Saskatoon, en Saskatchewan.

La Direction générale a aussi entrepris une enquête du personnel au sujet de l'actuel *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*. L'enquête a été entreprise face à l'obligation légale pour l'ONT de revoir le règlement lors des cinq années suivant sa mise en application.

Les dispositions concernant l'établissement de prix de ligne concurrentiels garantissent des taux équitables et concurrentiels aux expéditeurs desservis par un seul transporteur. Ces dispositions exigent que le transporteur local propose des taux pour le transport effectué jusqu'à un point donné d'une ligne concurrentielle. Elles permettent également à l'ONT de déterminer le niveau des taux à la demande d'un expéditeur. Les taux de ligne concurrentiels établis par l'ONT sont en vigueur pour une durée d'un an. En septembre 1991, pour la quatrième année consecutive, l'ONT a établi un taux de ligne concurrentiel à l'intention de l'Alberta Gas Chemicals Inc. pour l'expédition de méthanol de Medicine Hat, en Alberta, à Coutts, en Alberta, en vue d'une réexpédition vers Shelby, au Montana.

Par l'attribution de droits de passage, l'ONT peut obliger une compagnie de chemin de fer à laisser une autre compagnie circuler sur ses voies. En 1991, l'ONT a étudié trois demandes semblables. Deux de ces demandes provenaient de compagnies ferroviaires constituées en sociétés en vertu de lois provinciales, l'Ontario Mid-Western Railway et la Victoria County Railway, qui voulaient obtenir l'autorisation de circuler sur des voies situées en Ontario. En mai 1991, l'ONT a rejeté les deux demandes, constatant que la disposition de la Loi de 1987 sur les transports nationaux se limitait aux compagnies ferroviaires sous juridiction fédérale.

Dans le troisième cas, la M.O.Q. Rail Inc. demandait à l'ONT de lui permettre l'accès aux voies du CN entre Moncton, au Nouveau-Brunswick, et Windsor, en Ontario. La M.O.Q. Rail Inc. proposait de faire circuler des trains formés de rames de neu à 12 remorques routières montées sur bogies. Chaque rame serait poussée par une unité motrice commandée par une unité de contrôle placée à l'avant du train. Par suite

les conditions de transport par rail, par traversier et par autocar, et la diffusion de l'information aux personnes handicapées. L'ONT a aussi indiqué son intention de réglementer le transport aérien intérieur des personnes handicapées à bord de petits avions.

En tant que ministre participant à la stratégie nationale pour l'intégration des personnes handicapées, annoncé par le Premier ministre le 6 septembre 1991, l'ONT a obtenu des ressources supplémentaires en vue de mettre de l'avant plus rapidement ses initiatives de réglementation. Ce programme quinquennal de 158 millions de dollars vise trois objectifs principaux, soit l'égalité d'accès, l'intégration économique et la participation efficace des Canadiens handicapés au cœur de l'activité de la société.

Cette année, l'ONT a rendu un certain nombre de décisions importantes dans le secteur du transport accessible. Il en est venu à la conclusion que l'insuffisance de renseignements sur la sécurité, ceux disponibles grâce à d'autres techniques de communication à bord des avions, était un obstacle indu aux déplacements des personnes souffrant d'un handicap visuel. Il a ordonné aux deux importants transporteurs aériens de faire en sorte que cette information soit disponible en braille et en gros caractère. Dans une autre décision, l'ONT a ordonné à un service de limousines desservant un aéroport canadien d'accepter des passagers handicapés.

Au cours de 1991, en plus de l'enquête relative aux politiques des transporteurs aériens canadiens en ce qui a trait au transport des personnes handicapées, l'ONT a entrepris trois autres enquêtes. Il a mené une enquête pour déterminer le niveau d'accessibilité des services de traversiers de compétence fédérale. L'ONT a aussi entrepris une enquête sur la disponibilité du transport de surface, du matériel et des services offerts aux aéroports canadiens. Enfin, il a procédé en décembre à l'annonce d'une enquête sur le degré d'accessibilité des autocars extraprovinciaux.

Le personnel a poursuivi un programme très actif de réunions, de consultations et de séances d'information auprès des personnes handicapées et des organismes les représentant. Ce programme fait en sorte que toutes les activités de l'ONT tiennent compte des opinions des personnes handicapées et il contribue à une meilleure compréhension de l'ONT et de son rôle. La Direction a aussi organisé des consultations semblables auprès de l'industrie du tourisme.

En 1991, l'ONT a reçu 36 plaintes portant sur des obstacles indus aux déplacements des personnes handicapées. De plus, l'ONT a examiné 12 plaintes qui avaient été présentées au cours de 1990. La plupart des plaintes reçues touchaient plus particulièrement le transport aérien tandis que l'une d'entre elles seulement concernait le transport ferroviaire. Les plaintes au sujet des fauteuils roulants représentaient 20 p. cent des plaintes résolues. Les plaintes touchant les services au sol complétaient pour un autre 20 p. cent, celles ayant trait aux installations aéroporcuaires s'élevaient à 16 p. cent et celles concernant les problèmes relatifs aux transporteurs aériens eux-mêmes totalisaient 40 p. cent. Le reste des plaintes, soit quatre pour cent, comprenait une plainte au sujet de l'oxygène.

Des annonces ont paru dans des revues spécialisées, des discours ont été présentés à l'industrie et à des groupes représentant les personnes handicapées, et le personnel a pris part à diverses expositions. Des brochures expliquant les pouvoirs de l'ONT en matière d'accessibilité au transport et la façon de soumettre des plaintes au sujet d'obstacles indus ont aussi été distribuées à diverses parties intéressées et aux groupes cibles. Les brochures ont aussi été offertes au moyen d'autres techniques de diffusion. Cette sensibilisation accrue s'est manifestée par une hausse du nombre de plaintes.

L'ONT a aussi joué un rôle actif au sein du groupe de travail fédéral chargé de coordonner les activités à l'Autonomie 1992. Comportant un congrès et une exposition sur l'invalidité, cet événement d'envergure

L'ONT poursuit son travail d'élaboration de règlements visant l'accessibilité des gares et du matériel, ainsi que cours du deuxième trimestre de 1992.

technique, et une publication préalable est prévue au expédié au Bureau du Conseil privé aux fins d'étude du personnel des services de transport. Il a été établissant des normes minimales quant à la formation L'ONT a aussi approuvé un projet de règlement puis retourné à l'ONT pour consultations ultérieures. préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada*, l'approbation gouvernementale aux fins de publication transport des personnes handicapées, a été soumis à propos, qui comprend aussi des conditions de accompagnateurs. En mars 1991, le règlement débours un tarif additionnel pour le passage des des personnes handicapées lorsqu'elles doivent déterminer qu'il y a un obstacle indu au déplacement fédérale accessible aux personnes handicapées. Il a vue de rendre le réseau de transport de compétence d'élaboration de normes et de la réglementation en Au cours de 1991, l'ONT a poursuivi ses initiatives

d'élaboration de la réglementation comprenant quatre volets : le règlement des plaintes, les enquêtes, la surveillance et l'information-liaison auprès du public.

DIRECTION GÉNÉRALE DU RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

La Direction générale du règlement des différends est chargée de résoudre les litiges d'ordre économique, entre transporteurs et usagers des services de transport, afin d'améliorer la productivité et l'utilité du réseau des transports. Ses activités consistent à répondre aux demandes et aux plaintes afférentes aux questions relevant de la compétence de l'ONT, à mener des enquêtes d'intérêt public, à fournir des services de médiation et d'arbitrage ainsi qu'à prendre les mesures réglementaires appropriées. La Direction générale a des responsabilités particulières dans l'exécution du mandat de l'ONT en ce qui touche aux taux et aux services de transport, aux mesures visant à favoriser l'accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels, à la répartition des coûts relatifs aux croisements de chemin de fer, au transport des personnes handicapées de même qu'aux fusions et aux acquisitions d'entreprises de transport.

La Direction générale est composée des quatre directions suivantes : la Direction des transports accessibles, la Direction des plaintes et tarifs sur les chemins de fer et de la médiation, la Direction de l'infrastructure ferroviaire, et enfin, la Direction des plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes.

Direction des transports accessibles

La Direction est chargée de l'application des dispositions de la *LTN 1987* modifiée exigeant que les services de transport ne posent pas d'obstacles indus aux déplacements des personnes handicapées. Pour atteindre cet objectif, l'ONT peut adopter, administrer et appliquer des règlements de même qu'enquêter et statuer sur des plaintes présentées par des personnes handicapées. Elle fait aussi des études sur des questions liées à l'accessibilité au réseau de transport et mène des consultations avec des organismes qui regroupent et représentent des personnes handicapées de tout le Canada. Les activités de la Direction se déroulent dans le cadre d'un programme

TABLEAU 1

PROGRAMME DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT
DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE
PAIEMENTS CERTIFIÉS, 1991

PAIEMENTS CERTIFIÉS ⁽¹⁾ 1990						PAIEMENTS CERTIFIÉS ⁽¹⁾ 1991	
Chemin de fer		Camion	Bateau	Chemin de fer	Camion	Bateau	
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes							
Trafic en direction ouest		11,5	—	—	10	—	—
Trafic intérieur		—	—	—	—	—	—
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique							
Article 3 (Trafic en direction ouest)		—	28	—	—	27	—
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic en direction ouest)		4,7	9,3	—	4	9,7	—
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic intérieur)		7,9	45,4	0,9	9,3	44,3	0,8
Total (Programme)		24,1	82,7	0,9	23,3	81	0,8
Total des réclamations acceptées pour vérification		219	15 616	45	261	18 049	42
Nombre de réclamations examinées		204	16 075	36	251	17 825	34

⁽¹⁾ Millions de dollars

Bureau régional de l'Ouest

En 1991, le bureau régional de l'Ouest, à Saskatoon, a poursuivi son travail d'administration régionale des trois secteurs de programmes importants suivants, lesquels relèvent de la responsabilité de l'Office.

- **Entrée sur le marché et analyse du marché** : ce secteur veille, au niveau régional, à l'administration des normes concernant l'entrée et la sortie du marché des transports, de même qu'à la préparation d'avis ayant trait à la négociation et à l'application d'ententes internationales pour l'Ouest canadien. Il procède à des examens annuels visant à déterminer les effets précis de la nouvelle législation.
 - **Règlement des différends** : ce secteur contribue au règlement des différends liés à l'économie et à l'infrastructure mettant aux prises les transporteurs et les usagers des services de transport à l'Ouest et pour le traitement des demandes ayant trait au programme d'infrastructure.
 - **Subventions au transport** : ce secteur assure une participation régionale à la rationalisation du réseau ferroviaire et au processus de désignation des épis, définis dans la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, et des vérifications de versement de subventions au transport, ainsi que de la vérification et le contrôle des activités en fonction de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.
- Au cours de 1991, le personnel a résolu 127 plaintes orales et écrites reliées au transport aérien intérieur et international de passagers et de fret. De plus, le bureau régional a distribué plus de 23 000 copies de la brochure *Prenez l'air averti* dans le but de promouvoir la visibilité de l'Office auprès des voyageurs aériens et conformément à leurs droits.

Dans le cadre du programme d'infrastructure ferroviaire, 121 demandes ont été traitées et 11 plaintes ont été résolues concernant les passages à niveau. Des inspections régionales et des rencontres ont été entreprises afin d'appuyer le traitement et le règlement de ces demandes et de ces plaintes.

Au cours de l'année, le personnel régional a collaboré au traitement de six demandes d'abandon de lignes ferroviaires, conformément à l'article 160 de la *LTN de 1987*, et de deux cas dont il fallait déterminer s'il s'agissait d'un embranchement ou d'un épi, conformément à l'article 157 de la *LTN de 1987*. En 1991, le personnel de la région de l'Ouest s'est consacré davantage aux activités de la *LTGO* qu'au cours des années précédentes. Le personnel régional a collaboré au contrôle des programmes visant les compagnies ferroviaires, à la vérification des réclamations des compagnies ferroviaires pour le transport du grain, les dépenses pour l'entretien des embranchements ferroviaires et la vérification matérielle sur place des investissements en équipement et en installations par les compagnies de chemin de fer, y compris les dépenses d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain.

Au cours de l'année, le bureau régional a reçu et traité les demandes suivantes : 32 demandes de licences de transport aérien pour le sud du Canada, 78 demandes de licences de transport aérien pour le nord du Canada et 27 demandes de licences de transport aérien international de classe 9-4.

Des consultations ont eu lieu avec différents organismes provinciaux et fédéraux, ainsi que de nombreux usagers des services de transport dans l'Ouest canadien, à propos des effets de la nouvelle législation. De même, des réunions ont eu lieu avec des représentants de diverses communautés nordiques dans le but de discuter de l'impact des nouveaux règlements régissant les services de transport dans ces lieux. Des liens ont également été maintenus avec les transporteurs aériens et ferroviaires pour obtenir et rendre compte des effets de la réforme de la réglementation touchant les consommateurs et les fournisseurs de services de transport dans l'Ouest canadien.

En 1991, le bureau régional a continué d'être concerné par des litiges touchant aux services de transport

ACTIVITÉS RÉGIONALES

Conformément à l'article 20 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, l'ONT a le pouvoir d'établir des bureaux régionaux à l'extérieur de la région de la Capitale nationale, dont un bureau dans la région de l'Atlantique et un dans l'Ouest. Afin de rendre ses services accessibles et de faire en sorte qu'ils répondent aux besoins des usagers des transports du Canada tout entier, l'ONT a décidé d'ouvrir des bureaux dans les régions suivantes : le Nord (Whitehorse), le Pacifique (Vancouver), l'Ouest (Saskatoon), l'Ontario (Thunder Bay), le Québec (Montréal) et l'Atlantique (Moncton).

Bureau régional de l'Atlantique

Le bureau régional de l'Atlantique a ouvert ses portes en juin 1988. Il se veut avant tout un « microcosme » des activités gérées par le personnel de l'Administration centrale actuellement établi à Hull, au Québec. Le bureau de la Région de l'Atlantique est responsable des questions locales se rattachant aux quatre secteurs de programmes suivants.

- **Règlement des différends** : cette section a été mise sur pied afin de contribuer à résoudre les différends de nature économique entre transporteurs et usagers des services de transport afin que ces derniers soient efficaces et utiles dans la région de l'Atlantique. Ses principales responsabilités sont l'analyse des effets de la concentration économique et son impact sur le marché, y compris les fusions et les acquisitions, ainsi que le traitement des demandes liées à l'infrastructure ferroviaire.
- **Rationalisation du réseau ferroviaire** : cette section analyse toute question concernant les services ferroviaires de voyageurs et la rationalisation des embranchements. Elle collabore aux audiances publiques ayant trait aux abandons de lignes ferroviaires, et surveille et évalue tout changement technique et économique survenant dans sa région et ayant un impact sur les responsabilités de l'ONT.

Entrée sur le marché et analyse du marché :

cette section assume deux principales fonctions, soit l'administration et le contrôle de l'application des normes concernant l'entrée et la sortie du marché des transports, ainsi que la participation à l'examen annuel visant à déterminer les effets précis de la Loi de 1987 sur les transports nationaux.

- **Programme de subventions des marchandises dans la Région de l'Atlantique** : cette section administre les programmes de subventions de marchandises s'appliquant à cette région. Le bureau régional de l'Atlantique administre deux programmes de cette nature : la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Les subventions annuelles versées aux termes de ces deux lois totalisent 105,1 millions de dollars. Le bureau régional de l'Atlantique ajoute aux tâches internes de vérification en procédant à des vérifications sur place dans la région afin d'examiner les réclamations présentées en vertu des programmes de subventions et de voir au règlement de ces paiements de subventions à l'endroit de plus de 2 500 réclamants dont la demande fut présentée en vertu de ces programmes. De nouvelles procédures de vérification ont été approuvées afin d'accroître la qualité et d'augmenter le nombre de traitement des réclamations.

Effectif régional

En plus du membre régional résidant, le bureau compte 45 employés qui, pour la plupart, ont pour tâche de mettre en œuvre les programmes de subventions des marchandises.

Réalisations

Lancés en 1990 au bureau régional de l'Atlantique, l'automatisation et le système informatique de traitement des réclamations ont continué d'augmenter la productivité, à la fois dans le secteur des programmes opérationnels et dans celui des vérifications de subventions. En 1991, le personnel a traité 18 110 réclamations de subventions.

Au cours de la dernière année, le bureau régional de l'Atlantique a participé à 12 cas d'enquêtes aériennes concernant le contrôle de l'application, a procédé à 21 inspections chez des transporteurs aériens, en plus de participer à un nombre de cas de règlement de différends d'infrastructure ferroviaire important.

Le Bureau régional de l'Atlantique a produit et distribué une brochure et un guide expliquant les programmes de subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. En vertu des réponses reçues jusqu'à maintenant, ces productions sont d'un grand secours pour la clientèle du Bureau régional de l'Atlantique et d'autres parties dans la région.

DÉCISIONS (1991)

Transport ferroviaire	39
Transport aérien	598
Transport maritime	3
Transport routier	1
Lettres-décision (Section I)	209
	850

La section de la correspondance ministérielle et de la haute direction a coordonné 704 demandes relatives à la correspondance ministérielle et de la haute direction. Elle a également préparé et rédigé 2 130 lettres et projets de réponse. La Direction générale a également été responsable de l'administration d'une audience publique et d'une pré-audience, tenues dans deux localités différentes et d'une durée totale de cinq jours.

Voici la liste des règlements et des instruments statutaires préparés par la Direction générale du secrétariat et activités régionales et adoptés par l'Office en 1991 :

1. * Ordonnance sur les taux applicables aux grains, abrogation, DORS/91-92 - 7 janvier 1991, C.P. 1990-2874 - 31 décembre 1990

2. * Ordonnance fixant le barème pour la campagne agricole, 1991-1992, DORS/91-270 - 11 avril 1991, C.P. 1991-651 - 11 avril 1991

3. Exemptions de la partie VII, modification, DORS/91-335 - 23 mai 1991, C.P. 1991-911 - 23 mai 1991

4. Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire de marchandises, DORS/91-488 - 14 août 1991, C.P. 1991-1435 - 13 août 1991

5. Règles générales de l'Office national des transports, DORS/91-547 - 19 septembre 1991, C.P. 1991-1736 - 19 septembre 1991

6. Règlement sur l'abandon de lignes de chemin de fer, modification, DORS/91-559 - 26 septembre 1991, C.P. 1991-1824 - 26 septembre 1991

7. Règlement sur les étagements de voies des chemins de fer, modification, DORS/91-583, 10 octobre 1991, C.P. 1991-1945 - 10 octobre 1991

8. Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire, modification, DORS/92-39 - 12 décembre 1991, C.P. 1991-2484 - 12 décembre 1991

DEMANDES D'EXAMEN

En 1991, l'Office a reçu deux demandes de révision ayant trait aux services aériens, tandis qu'une autre demande a été reportée de 1990. De ces demandes, une a été acceptée, une autre a été refusée et on a clos le dossier d'une demande puisque le requérant n'a signalé aucune intention.

Il y a eu, en 1991, 45 demandes de révision concernant les services ferroviaires parmi lesquelles 14 étaient reportées de 1990. L'Office a rendu 37 décisions au cours de l'année, soit 26 demandes agréées, une refusée et un cas qui ne relevait pas de la compétence de l'Office. Dans quatre cas, on a informé la partie qu'elle n'était pas tenue de présenter une demande, car dans trois cas, on a publié un erratum et dans un autre, on a pris note de l'information. Dans deux cas, on a demandé au requérant de reformuler sa demande en fonction d'un autre article. Un dossier a été clos puisque le requérant n'a signalé aucune intention. Les huit demandes qui restaient ont été reportées pour examen en 1992. Trois des demandes de révision portaient sur des décisions relatives à l'abandon d'embranchements : deux ont été acceptées et une autre a été reportée à 1992.

Une demande de révision relative au transport maritime a été déposée en 1991 et une autre a été reportée en 1992.

9. * Établissement des taux de 1992 à des niveaux minimums compensatoires relativement au transport par chemin de fer des produits de colza, C.P. 1991-2532 - 12 décembre 1991

10. * Approbation de l'arrêté n° 1991-R-546 du 12 novembre 1991 de l'Office concernant les taux compensatoires minimums supplémentaires établis pour l'année 1991 relativement au transport par chemin de fer des produits de colza, C.P. 1991-2531 - 12 décembre 1991

SECRÉTARIAT ET ACTIVITÉS RÉGIONALES

ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITÉS

Le Direction générale du secrétariat et activités régionales est le point de contact officiel entre l'ONT et le grand public. Elle est responsable de la rédaction, de la mise en page, de la consignation et de la publication des décisions et des arrêtés de l'Office, de la rédaction et du traitement des règlements, conformément à la politique gouvernementale, de la coordination de la correspondance ministérielle et de la haute direction, de la coordination des services de traduction et de la révision de la correspondance de la haute direction et des décisions de l'Office, du maintien de la liaison parlementaire en communiquant, au Président, au directeur exécutif et aux directeurs généraux, l'hebdomadaire des comparutions devant le Comité permanent des transports, ainsi que de l'administration des audiences publiques tenues par l'Office. La Direction générale est aussi responsable des fonctions et des responsabilités qui incombent aux bureaux régionaux situés à Moncton, au Nouveau-Brunswick, et à Saskatoon, en Saskatchewan, de même que de la coordination de leurs programmes.

ACTIVITÉS

En 1991, la Direction générale a rendu publics 589 arrêtés et 850 décisions. Le tableau suivant donne le nombre d'arrêtés et de décisions relatifs à chaque mode de transport :

ARRÊTÉS (1991)

288	Transport ferroviaire
297	Transport aérien
2	Transport maritime
0	Transport routier
2	Transport par productoduc
589	

M. Kenneth Ritter a obtenu son diplôme en droit de l'Université de la Saskatchewan en 1976. Après trois années de pratique du droit à Kindersley, en Saskatchewan, M. Ritter décide de se consacrer pleinement à l'agriculture. En 1987, il est nommé président du Conseil des droits de surfaçe de la Saskatchewan, une cour quasi-judiciaire responsable du règlement des différends entre propriétaires terriens et compagnies pétrolières de la Saskatchewan. Au moment de sa nomination à l'Office national des transports, M. Ritter était fonctionnaire au ministère de la Justice de la Saskatchewan. M. Ritter est membre résidant du bureau régional de l'Ouest, à Saskatoon.

M. Edward Weinberg était auparavant haut fonctionnaire à la Commission canadienne des transports. Depuis son entrée en fonction en 1970, il a occupé divers postes qui l'ont mené à celui de directeur des Etudes sur le transport ferroviaire des marchandises à la Direction de la recherche en 1985. C'est alors qu'il a été prêté au Bureau de la réforme de la réglementation économique de Transports Canada. Pendant ses années de service à la CCT, M. Weinberg a présidé diverses enquêtes fédérales-provinciales sur des questions liées au transport, entre autres l'étude sur l'accès ferroviaire à Vancouver et l'enquête sur le White Pass and Yukon Railway. Il a assuré la coprésidence de l'étude sur l'accès ferroviaire à Thunder Bay et représenté la CCT dans l'étude sur l'utilisation conjointe des voies dans le canyon du fleuve Fraser et de la rivière Thompson. Depuis 1985, M. Weinberg s'occupe de la réforme de la réglementation économique qui a conduit à la création de l'ONT. M. Weinberg est bachelier en sciences de l'Université McGill.

MEMBRE TEMPORAIRE :

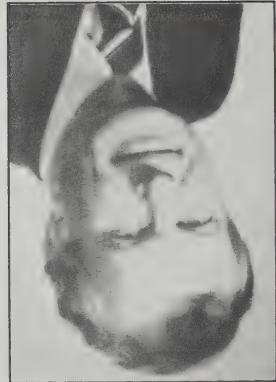
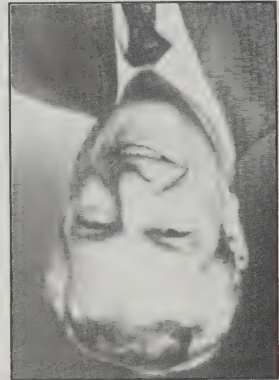
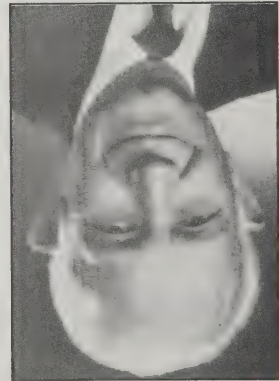
Ingenieur de profession, **M. George Minaker** est diplômé de l'Université du Manitoba, détenant un baccalauréat en sciences en électrotechnique. Il a occupé plusieurs postes techniques à Winnipeg de 1961 à 1984. Il a débuté sa carrière dans la vie publique en 1967 au sein de plusieurs conseils municipaux dans la région de Winnipeg et ce, jusqu'en 1972. De 1973 à 1981, il a été député de St. James à l'Assemblée législative du Manitoba, où il a occupé la charge de ministre des Services communautaires et des Services correctionnels. En 1984, M. Minaker a été élu député à la Chambre des communes, où il a représenté la circonscription de Winnipeg-St. James jusqu'en 1988. Au cours de cette période, il a été membre du Comité des finances de la Chambre et du Comité permanent de l'énergie, des mines et des ressources.



M. James D. Mutch était auparavant vice-président des affaires gouvernementales et industrielles chez les Lignes aériennes Canadien International (anciennement les Lignes aériennes Canadien Pacifique) où il a occupé divers postes de cadre, notamment comme directeur en chef des relations industrielles, administrateur principal de la promotion des ventes et des liaisons industrielles, directeur de la région de l'Ouest et gestionnaire pour Edmonton et le nord de l'Alberta, Hong-kong et l'Asie du Sud-Est, le sud de la Californie et le Sud-Ouest américain, et Hawaï. Il avait d'abord occupé des postes de gestion à Victoria, à Vancouver et dans d'autres régions de l'Ouest canadien. M. Mutch est membre du Quarter Century Aviation Club de Vancouver et d'Edmonton, et membre honoraire de la Northern Air Transport Association, où il a déjà occupé le poste de directeur. Ancien pilote de brousse, il compte plus de 40 années d'expérience dans le transport aérien intérieur, international et transfrontalier. Il détient également un permis de pilote.

M. Edmund J. O'Brien a été directeur des transports pour la province de Terre-Neuve et du Labrador entre 1973 et 1987, en plus de faire partie du groupe d'étude sur la revue des programmes formé par le ministre fédéral des Transports. Avant cela, il a occupé divers postes de gestion tant dans le secteur public que privé, dont ceux de directeur exécutif de l'administration du Centre de recherches pour le développement international, de vice-président exécutif, de directeur général et de membre du conseil d'administration de Québecair et d'analyste économique principal (international) de Canadair Ltée. Avant de se joindre à l'ONT, M. O'Brien était secrétaire du Groupe de recherches sur les transports du Canada.

M. Keith Penner a accumulé tout un bagage de connaissances et d'expérience du Nord canadien. Il a été député fédéral du district de Cochrane-Supérieur de 1968 à 1988. Au cours de cette période, il a agi comme secrétaire parlementaire auprès du ministre d'Etat des Sciences et de la Technologie et du ministre des Affaires indiennes et du Nord. M. Penner a également présidé le Comité permanent des Affaires indiennes et du Nord. Il est titulaire d'un baccalauréat en arts et d'une maîtrise en éducation. Ses études de premier cycle ont été entreprises à l'Université de l'Alberta et ses études de deuxième cycle, à l'Université de Toronto et à l'Université d'Ottawa. M. Penner a également fait des études supérieures aux universités Queen et McMaster, et il a reçu une bourse de recherche de l'Ecole des sciences politiques de l'Université Queen en 1987-1988.



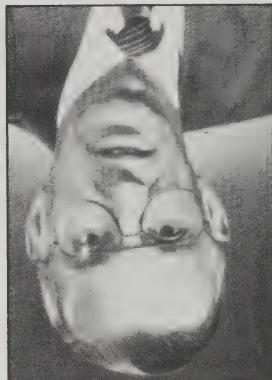
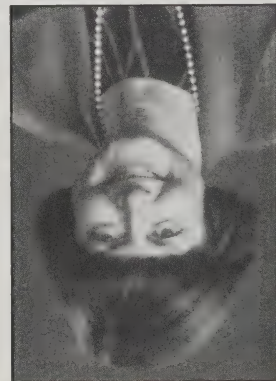
VICE-PRÉSIDENT : Micheline Beaudry

M^{me} Micheline Beaudry possède plus de 25 ans d'expérience industrielle et de conseil dans les secteurs de l'énergie et des transports auprès de sociétés d'Etat et d'entreprises réglementées, tant au Canada qu'à l'étranger. Au fil de sa carrière, M^{me} Beaudry a travaillé chez Hydro-Québec, Gaz Métropolitain, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon et Québecair, à titre d'adjointe au président. Avant sa nomination à l'ONT, elle était vice-présidente d'Econosult-Lavalin. M^{me} Beaudry détient un baccalauréat en sciences commerciales et un MBA de l'École des Hautes Etudes Commerciales de l'Université de Montréal, où elle a également enseigné la recherche commerciale plus tôt dans sa carrière.

MEMBRES :

M. Craig S. Dickson a acquis 34 années d'expérience au sein de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, dont il a été le directeur général. De 1961 à 1987. Pendant ce mandat, M. Dickson a été membre actif de divers organismes professionnels et d'associations corporatives en plus d'avoir été, en 1987-1988, président du Groupe de recherches sur les transports au Canada. Il a été directeur du Canadian Shippers' Council et membre du Comité des transports de la Chambre de commerce du Canada, de la Commission pour l'expansion du commerce du Nouveau-Brunswick, du Chartered Institute of Transport et du conseil consultatif de la région des Maritimes. Il a aussi été président national de la Semaine nationale des transports. M. Dickson est membre résident du bureau régional de l'Atlantique, à Moncton.

M^{re} Nicole Forget a occupé divers postes de gestion avant d'entamer sa carrière d'avocate et d'occuper le poste de vice-présidente du Conseil des services essentiels. Membre fondateur et secrétaire de la Fédération des femmes du Québec, M^{re} Forget a été présidente de l'Association des consommateurs du Québec et du conseil d'administration de Nouvelle Inc., société de gestion de portefeuille dans le domaine de nouvelles sources d'énergie. Elle a été membre du conseil d'administration de nombreuses entreprises et organisations, entre autres le Conseil économique du Canada et Hydro-Québec. M^{re} Forget possède un baccalauréat en sciences commerciales de l'École des Hautes Etudes Commerciales de l'Université de Montréal et une licence en droit de cette même université. Elle est membre du Barreau du Québec et de la Corporation des conseillers en relations industrielles. M^{re} Forget est membre résident du bureau régional du Québec, à Montréal.



Membres de l'Office national des transports du Canada

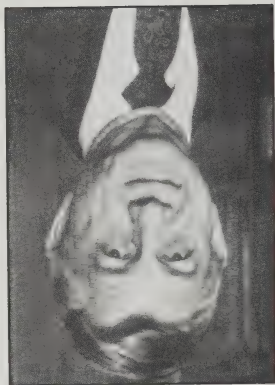
PRÉSIDENT : l'honorable Erik Nielsen
C.P., D.F.C., c.r., LL.B.

M. Nielsen est diplômé en droit de l'Université Dalhousie de Halifax, et il a été reçu au Barreau de la Nouvelle-Écosse en 1951. L'année suivante, il ouvrira son cabinet d'avocat à Whitehorse, au Yukon, où il habite maintenant depuis plus de 40 ans. M. Nielsen habite présentement une résidence à Ottawa.

Élu pour la première fois à la Chambre des communes en décembre 1957, il fut député du Yukon pendant plus de 29 ans. M. Nielsen a servi le gouvernement du Canada dans de nombreuses responsabilités dont celles de vice-premier ministre, de président du Conseil privé, de ministre des Travaux publics et de ministre de la Défense nationale. Il a également servi à titre de chef de l'Opposition. En juin 1986, il quitta le Cabinet. Il a donné sa démission comme député du Yukon en janvier 1987, et il acceptait le poste de président de la Commission canadienne des transports. Le 1^{er} décembre 1987, il fut aussi nommé président de l'Office national des transports du Canada.

M. Nielsen est un vétéran de la Seconde Guerre mondiale. Il est pilote qualifié depuis 49 ans et détient un permis de pilote commercial.

Son travail exceptionnel dans la profession d'avocat et son apport à la mise en valeur constitutionnelle du Yukon depuis 1952 lui ont valu d'être nommé conseiller de la Reine en 1962.



Programme	Pourcentage des dépenses 1990 (en milliers)	1991 (en milliers)	Augmentation (baisse) (en milliers)
Paielements en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	83,4 %	645 170 \$	778 935 \$
Paielements en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	10,2 %	95 320 \$	95 141 \$
Paielements en vertu de la Loi sur les chemins de fer	0,6 %	22 840 \$	5 855 \$
Paielements en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux	0,9 %	20 411 \$	8 831 \$
Paielements en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	1,1 %	12 120 \$	9 964 \$
Administration	3,8 % ⁽¹⁾	35 488 \$	35 707 \$
Total	100 %	831 349 \$	934 433 \$
			103 084 \$

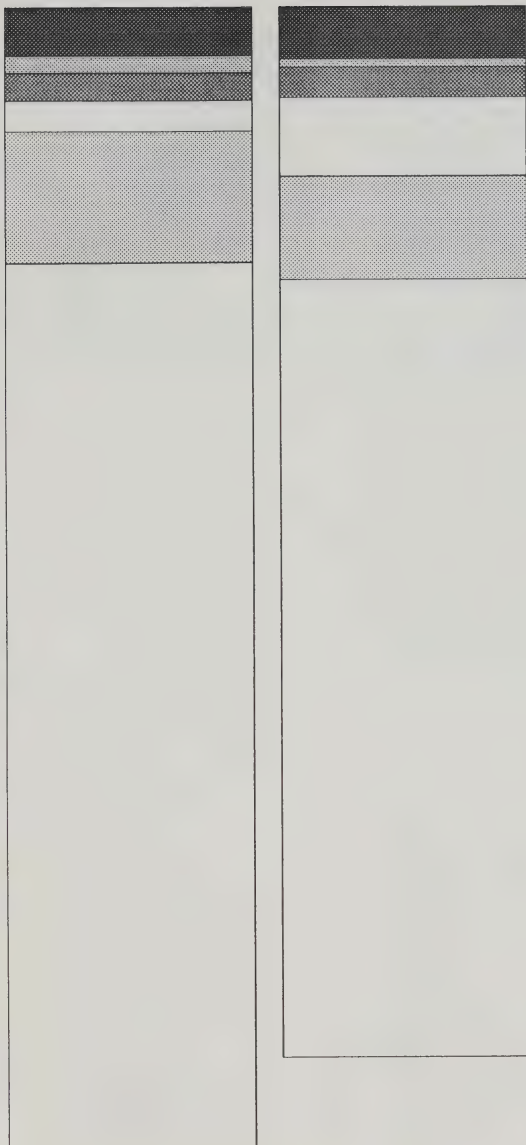
⁽¹⁾ 3,1 % en traitements et salaires; 0,7 % autres dépenses

⁽²⁾ L'augmentation du tonnage de grain expédié en 1991 explique la différence entre les paiements.

Comparaison des dépenses budgétaires estimées

1990

1989



Fonctions

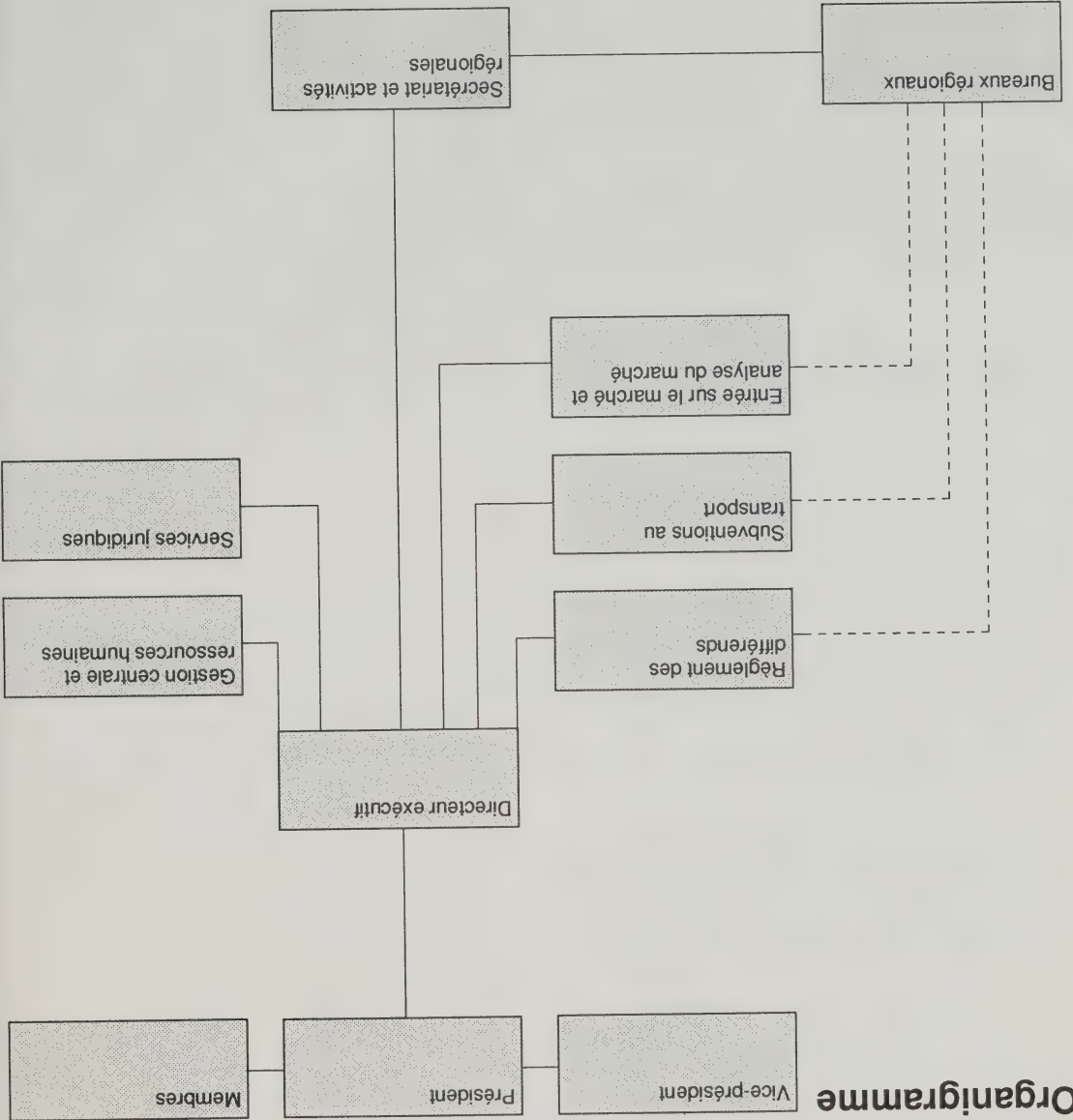
Office national des transports du Canada

Fonctions

<p>Règlement des différends</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ L'accessibilité des transports pour les personnes handicapées ■ Plaintes et enquêtes sur les chemins de fer ■ Accessibilité à des services ferroviaires ■ concurrentiels ■ Médiation et arbitrage ■ Contrats confidentiels et dépôt des tarifs ■ Enquêtes d'intérêt public ■ Taux non compensatoire ■ Obligations de base des transporteurs ■ Questions reliées aux passagers ■ Tarifs aériens internationaux ■ Plaintes sur les taux et services du transport aérien et maritime ■ Administration de la LDCM, des taux de pilotage et des tarifs d'approvisionnement du Nord par voie maritime ■ Fusions et acquisitions ■ Infrastructure ferroviaire
<p>Subventions au transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rationalisation du réseau ferroviaire ■ Prix et versements - Grain de l'Ouest ■ Examen Quadrienal des coûts de la L TGO ■ Vérification des investissements et dépenses dans le transport du grain de l'Ouest ■ Embranchements et paiements aux services de transport ferroviaire de passagers ■ Frais facturés à VIA Rail Canada ■ Tarifs dérivés du colza canola ■ Enlèvement de gares ■ Taux de l'Annexe « A »
<p>Entrée sur le marché et analyse du marché</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Délivrance des licences pour les services aériens intérieurs et internationaux ■ Délivrance des licences pour les services d'approvisionnement dans le Nord ■ Dépenses temporaires, cabotage, droits de douane et Loi d'urgence sur les approvisionnements ■ Certificats d'aptitude et d'urgence ■ Avis d'accord de cession de lignes de chemin de fer ■ Délivrance des permis relatifs aux productucs ■ Examens annuels ■ Enquêtes régionales ■ Accords de services aériens internationaux
<p>Gestion centrale et ressources humaines</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Services de gestion interne ■ Politiques et programmes relatifs aux ressources humaines ■ Langues officielles
<p>Secrétariat et activités régionales</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Consignation et publication des décisions et des arrêtés ■ Rédaction et émission des règlements ■ Audiences publiques ■ Correspondance ministérielle ■ Activités régionales
<p>Services juridiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Conseils juridiques ■ Fonction de représentant de l'Office aux audiences publiques et devant les tribunaux

Office national des transports du Canada

Organigramme



ORGANIGRAMME, FONCTIONS ET DÉPENSES

Frais facturés à VIA par le CN et le CP

Sur ordre du ministre des Transports, l'ONT doit vérifier annuellement les frais engagés par le CN et le CP à l'égard des services fournis à VIA Rail Canada. Ces frais sont imputables aux services fournis à VIA pour l'exploitation des services aux voyageurs au Canada. L'ONT détermine les frais qui seront retenus par Transports Canada pour établir les niveaux de facturation, en conformité avec les ententes d'exploitation conclues entre VIA Rail et le CP, au *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et aux recommandations de l'examen des coûts de VIA Rail.

Au cours de 1991, on a procédé à des examens et à des analyses des frais facturés par les compagnies ferroviaires en 1989 et 1990. On prévoit que, au cours de 1992, le règlement final de la facture des déterminations de 1989 et 1990 pour le CN et le CP sera présenté au ministre des Transports.

Barème des taux de la LTGO pour 1991-1992

À chaque année, l'ONT publie un barème à partir duquel sont établis les taux que les compagnies ferroviaires exigeront des producteurs et les sommes qui seront versées à même les fonds publics et ce, pour le transport ferroviaire du grain de l'Ouest. En vertu de la loi, l'ONT est tenu de consulter l'industrie pendant l'élaboration de ce barème.

En vigueur du 1^{er} août 1991 au 31 juillet 1992, le barème annuel pour la campagne agricole 1991-1992 a été rendu public au printemps de 1991.

Pour la campagne agricole de 1991-1992, le barème approuvé par décret du conseil se fonde sur la détermination par l'ONT du tonnage du grain transporté, évalué à 33,2 millions de tonnes.

Enquêtes

- En plus de l'enquête sur les politiques des transporteurs aériens canadiens concernant le transport des personnes handicapées, l'ONT a mis sur pied trois autres enquêtes : une enquête pour déterminer le niveau d'accessibilité des services de voyageurs sous compétence fédérale, une autre sur la disponibilité du transport de surtace, du matériel et des services offerts aux aéroports canadiens, et une troisième sur le degré d'accessibilité des autocars extraprovinciaux.

Garantie des acomptes anticipés

Afin d'améliorer considérablement la garantie des acomptes anticipés par les transporteurs aériens, des révisions apportées dans la partie I de la *Gazette du Canada* aux fins de commentaires publics. En outre, le nombre de vérifications sur le terrain auprès des organisateurs de voyages et des transporteurs aériens a augmenté afin de s'assurer que les acomptes anticipés étaient dûment garantis.

Propriété et contrôle des transporteurs aériens canadiens

Des analyses approfondies portant sur certains transporteurs aériens canadiens ont été entreprises pour s'assurer qu'ils se conformaient toujours aux exigences visant la propriété et le contrôle canadiens énoncées dans la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

Améliorations d'ordre administratif apportées au traitement des demandes d'entrée sur le marché

- Le guide de demande d'accès au service aérien intérieur a été révisé afin qu'il soit plus compréhensible et actualisé.
- Le guide et le formulaire devant être utilisés lors des demandes d'accès temporaire des navires au cabotage canadien ont été mis à jour et seront distribués dans les deux langues officielles au début de l'année.
- Les lignes directrices administratives utilisées par le personnel au moment de traiter les demandes de dépenses pour le cabotage ont été améliorées.

Subventions au transport ferroviaire

- En 1991, l'ONT a versé 793,3 millions de dollars pour soutenir le transport ferroviaire au Canada. Les fonds ont été répartis de la façon suivante :
 - 779,2 millions de dollars afin d'abaisser le coût du transport du grain de l'Ouest pour les producteurs agricoles canadiens;
 - 8,4 millions de dollars pour compenser les pertes attribuables au maintien de lignes déficitaires à titre de service public;
 - 5,7 millions de dollars pour compenser les pertes encourues par les services ferroviaires de voyageurs autres que ceux de VIA Rail.

Rationalisation du réseau ferroviaire

En 1991, l'ONT a statué sur 12 demandes d'abandon présentées par le CN et sur 11 autres par le CP. Des 12 décisions touchant le CN, l'Office a ordonné neuf arrêts d'abandon, deux autres, la poursuite de l'exploitation et une demande a été rejetée. Par la suite, deux des arrêts d'abandon touchant le CN ont été annulés par le gouverneur en conseil.

L'Office a ordonné l'abandon dans les 11 demandes présentées par le CP en 1991.

L'ONT a tenu une audience publique au Nouveau-Brunswick au sujet de la demande du CP d'abandonner des tronçons de ses subdivisions Shogomoc et Gibson.

Amélioration de la base de données sur les permis et les demandes

Depuis la fin de l'année, un système intégré informatisé de repérage pour les demandes de permis et de rapports d'information est opérationnel. Cette base de données sera encore améliorée en 1992.

FAITS SAILLANTS DE 1991

Droits de passage

Par l'attribution de droits de passage, l'ONT peut

obliger une compagnie ferroviaire à laisser une autre compagnie circuler sur ses voies. En 1991, l'ONT a rejeté deux demandes, étant donné que la portée de la disposition légale ne s'étend pas à de telles demandes

provenant de compagnies constituées en société en vertu de lois provinciales. Une troisième demande, présentée par M. O. Q. Rail Inc., une compagnie

constituée en société en vertu de lois fédérales en vue d'exploiter un trafic intermodal de remorques de transport routier, a été retirée en décembre 1991.

Interconnexion

En 1991, le personnel de l'ONT a mené une enquête

concernant le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*. L'enquête a été entreprise face à l'obligation légale de revoir ce règlement. Les parties intéressées ont soumis des exposés et rencontré le personnel de l'ONT selon les besoins.

Responsabilité

En août 1991, à la suite de vastes consultations

menées auprès des parties intéressées, le *Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire* a été approuvé par le gouverneur en conseil. Le règlement s'applique là où il n'existe aucune entente écrite ou arrêté de l'ONT limitant la responsabilité du transporteur.

Brochure « Prenez l'air averti »

Une brochure intitulée « Prenez l'air averti » a été rédigée afin d'informer les consommateurs de leurs droits et de l'aide qu'ils peuvent obtenir de l'ONT et d'autres ministères du gouvernement. Elle a connu une grande popularité auprès des consommateurs avec une distribution de 60 000 exemplaires.

Dérogations aux fusions et aux acquisitions

Le 23 mai 1991, un amendement à ces règlements a reçu l'approbation du gouverneur en conseil. Désormais, il n'est plus nécessaire que les acquisitions envisagées fassent l'objet d'un avis à l'ONT lorsque

Dépôt électronique des tarifs

Le 15 octobre 1991, l'ONT s'est joint à ses homologues américains et britanniques en permettant que les tarifs aériens internationaux soient déposés par des moyens électroniques, ce qui venait remplacer, en grande partie, le système de dépôt manuel sur imprimé. Parmi les principaux avantages du dépôt électronique, il y a la réduction des frais d'administration et généraux pour le gouvernement et les transporteurs aériens, ce qui, en fin de compte, peut être profitable au consommateur.

Renseignements sur la sécurité

L'ONT en est venu à la conclusion que l'insuffisance de renseignements sur la sécurité, ceux disponibles grâce à d'autres techniques de communication à bord des aéronefs, était un obstacle indu aux déplacements des personnes handicapées visuellement. Il a ordonné que les deux principaux transporteurs aériens fassent en sorte que l'information soit disponible en braille et en gros caractère.

Stratégie nationale

En tant qu'organisme participant à la stratégie nationale pour l'intégration des personnes handicapées, annoncée par le Premier ministre le 6 septembre 1991, l'ONT a obtenu des ressources supplémentaires en vue de mettre de l'avant plus rapidement ses initiatives en matière de réglementation.

Information au public

L'ONT a poursuivi activement la réalisation de son programme d'information-liaison auprès du public, de manière à mieux faire connaître auprès des personnes handicapées son programme d'accessibilité au transport.

dans la région du Pacifique (Vancouver), dans la région du Nord (Whitehorse), dans la région de l'Ontario (Thunder Bay et Toronto) et dans la région du Québec (Montréal). Jusqu'à présent, des membres de l'Office ont été nommés afin d'établir des bureaux régionaux à Saskatoon, Montréal et Moncton.

En plus de son personnel à l'administration centrale, la Direction des services de vérification compte trois employés au bureau régional du Québec à Montréal.

Effectif

Le personnel de l'ONT fournit aide et conseils aux membres de l'Office. Le directeur exécutif, sous l'autorité du président, est l'administrateur en chef de l'ONT et de son personnel.

Directions générales

L'ONT comprend six directions générales.

La Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché

La Direction générale de l'analyse du marché et de l'analyse du marché a la responsabilité de délivrer des licences aux transporteurs aériens canadiens et étrangers pour l'exploitation de services au Canada, des licences aux transporteurs aériens canadiens pour l'exploitation de services internationaux, des licences pour l'exploitation de services maritimes

d'approvisionnement dans le Nord. De plus, elle délivre aux chemins de fer des certificats d'utilité et de nécessité publiques. Elle doit également déterminer quelles sont les activités de cabotage qui doivent être dispensées. De même, la Direction générale assure le suivi des répercussions économiques de la réforme de la réglementation et participe à la négociation d'accords internationaux de transport aérien. Responsables de l'exécution des règlements de l'ONT et des conditions de licence, les agents d'enquête régionaux se retrouvent à Vancouver, à Whitehorse, à Thunder Bay, à Toronto, à Montréal et à Moncton.

La Direction générale du règlement des différends offre des services pour faciliter le règlement des différends, relatifs aux taux et aux services de transport relevant de la compétence de l'ONT, et survenant entre transporteurs et expéditeurs ou voyageurs. Ce règlement des différends peut prendre les formes suivantes : enquêtes formelles et informelles concernant les services aériens, maritimes et ferroviaires, dispositions visant la concurrence dans l'accessibilité au réseau ferroviaire (prix de ligne concurrentiels et interconnexion), médiation et arbitrage. La Direction générale est également responsable du programme d'infrastructure ferroviaire, des projets d'acquisition et de fusion des grandes compagnies de transport canadiennes, des tarifs de pilotage, de la réglementation des tarifs aériens internationaux et de ceux du transport maritime dans le Nord, de l'administration de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et de la réglementation des installations de transport, de l'équipement et des services destinés aux voyageurs handicapés du Canada.

La Direction générale des subventions au transport

est chargée de l'administration des programmes de

subvention et du calcul des taux applicables afin de déterminer le niveau de compensation équitable pour les divers services ferroviaires fournis par les compagnies de transport admissibles. Elle analyse également les demandes des compagnies ferroviaires qui veulent rationaliser leur réseau et vérifie les investissements et les dépenses des compagnies ferroviaires pour le transport du grain de l'Ouest.

La Direction générale des services juridiques

donne des avis juridiques aux membres et au personnel de l'ONT. Elle représente l'Office aux réunions, aux conférences, aux audiences publiques, aux enquêtes et, au besoin, aux instances devant la Cour fédérale et la Cour suprême.

La Direction générale de la gestion centrale et des ressources humaines

est chargée de concevoir et de mettre en œuvre les procédures de gestion de l'Office, ainsi que les systèmes d'information qui s'y rattachent. Elle est également responsable des services d'information, de gestion des documents, de finance, et de communication, ceci afin que les objectifs reliés aux programmes de l'ONT soient atteints. Elle est aussi chargée d'élaborer et de mettre en application les programmes de gestion du personnel et de langues officielles ainsi que les politiques et les systèmes, conformément aux politiques établies par les organismes centraux.

La Direction générale du secrétariat et activités régionales

a la responsabilité de consigner les décisions et les arrêts de l'ONT, de réviser, d'examiner et d'émettre les décisions, les arrêts, les rapports et les avis de l'ONT, de rédiger les règlements et de les traiter conformément à la politique établie du gouvernement. Elle voit également à la planification des réunions de l'Office, au maintien de la liaison parlementaire (Comité permanent des transports) de même qu'à l'administration des audiences publiques et des enquêtes; elle coordonne tous les services de traduction, de même que la correspondance ministérielle et de la haute direction. Elle coordonne aussi l'administration des programmes, des fonctions et des responsabilités relevant des bureaux régionaux.

Bureaux régionaux

L'Office a plein pouvoir pour établir des bureaux régionaux. Il mène actuellement des activités régionales au bureau régional de l'Ouest et au bureau régional de l'Atlantique, situés respectivement à Saskatoon en Saskatchewan et à Moncton au Nouveau-Brunswick. D'autres bureaux ont été établis

INTRODUCTION

Voici le quatrième rapport annuel de l'Office national des transports du Canada, qui a été créé le 1^{er} janvier 1988 par la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. L'Office succède à la Commission canadienne des transports, constituée en 1967, en tant qu'organisme fédéral de réglementation des transports.

Le principe directeur de l'actuelle loi sur les transports préconise une intervention moindre du gouvernement fédéral pour favoriser l'esprit d'innovation et d'entreprise, les transports étant régis davantage par les forces du marché. Avec l'allègement de la réglementation économique, celle-ci possède une vocation toute particulière en matière de règlement des différends et de sauvegarde de l'intérêt public.

MISSION

Les activités de l'ONT tendent vers l'ultime objectif d'appuyer la mise en application de la politique nationale sur les transports au moyen de la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport de compétence fédérale.

STRUCTURE

L'ONT s'est doté d'une structure fonctionnelle, adaptée au présent cadre réglementaire, et concordant avec sa vocation multi-modale et ses objectifs de mise en valeur des forces du marché.

Membres

En vertu de la Loi, l'Office est composé d'un président, d'un vice-président et d'au plus sept autres membres permanents, tous choisis par le gouverneur en conseil. Ce dernier peut aussi nommer jusqu'à six membres temporaires.

Le président est le premier dirigeant de l'Office et, à ce titre, il assure la supervision des travaux des membres et du personnel.

Les membres prennent toutes les décisions de l'Office.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

MEMBRES 13

SECRÉTARIAT ET ACTIVITÉS RÉGIONALES ... 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDIS 23

ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET ANALYSE DU
MARCHÉ 31

SUBVENTIONS AU TRANSPORT 41

SERVICES INTERNES

• Services juridiques 55

• Gestion centrale et
ressources humaines 65

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

PRÉSIDENT

L'honorable Erik Nielsen

VICE-PRÉSIDENT

Micheline Beaudry

MEMBRES

Craig S. Dickson	Nicollie Forget	George Minaker*	James D. Mutch
Edmund J. O'Brien	Keith Penner	Kenneth Ritter	Edward Weinberg

HAUTE DIRECTION

L'honorable Erik Nielsen,
Premier dirigeant

Keith Thompson,
Directeur exécutif

Suzanne Clément,
Secrétaire et directrice générale des activités régionales

Gavin Currie,
Directeur général,

Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché

Seymour Isenberg,

Directeur général par intérim,
Direction générale du règlement des différends

Mike Parry,

Directeur général,

Direction générale des subventions au transport

André Poulin,

Directeur général,

Direction générale de la gestion centrale et des ressources humaines

Marie-Paule Scott,

Avocat général,

Direction générale des services juridiques

Doug Rimmer,

Président,

Groupe de travail sur l'examen exhaustif

* membre temporaire

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

« ... la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transport comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions ... »

Paragraphe 3(1) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux

Président
Office national des transports
du Canada



Chairman
National Transportation Agency
of Canada

L'honorable Jean Corbeil, c.p., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 66 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le quatrième rapport annuel de l'Office national des transports du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1991.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

A handwritten signature in black ink, reading "Erik Nielsen".

Erik Nielsen

Imprimé au Canada

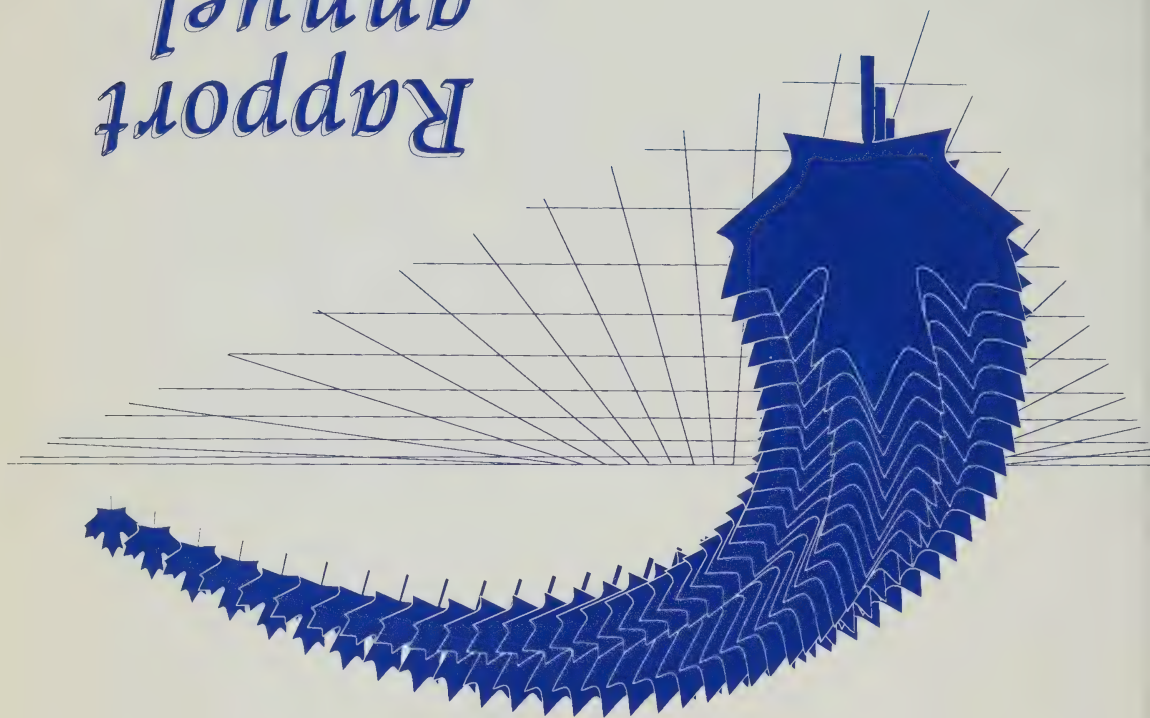
ISBN 0-662-58822-3

N° de catalogue TW1-1/1991

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1992

**Rapport annuel
de l'Office national
des transports
du Canada
1991**

094320035



Rapport annuel 1991

OCT 7 1992

